



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 140]
No. 140]

नई दिल्ली, शुक्रवार, सितम्बर 15, 2006/भाद्र 24, 1928
NEW DELHI, FRIDAY, SEPTEMBER 15, 2006/BHADRA 24, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 13 सितम्बर, 2006

सं. टीएएमपी/52/2005-पीएसए सिकाल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मैसर्स पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड से तृतीकोरन पत्तन न्यास में इसके कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/52/2005-पीएसए सिकाल

पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड (पीएसए सिकाल)

.....

आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2006 के 23वें दिन पारित किया गया)

यह मामला पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड (पीएसए सिकाल) से इसके प्रशुल्क के संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2

इस प्राधिकरण ने पीएसए सिकाल से तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) में इसके प्रचालनों के लिए इसके प्रशुल्क के संशोधन हेतु प्राप्त एक प्रस्ताव पर 20 सितम्बर, 2002 को एक आदेश पारित किया था। इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश में (उस समय) विद्यमान दरों में 15% की कटौती की थी और दरों के मान से बांधने/खोलने, स्टॉवेज और पर्यवेक्षण के लिए (उस समय) विद्यमान प्रशुल्क को हटा दिया था।

3.1 पीएसए सिकाल ने उक्त आदेश को चुनौती देते हुए मद्रास स्थित माननीय उच्च न्यायालय में 2002 की रिट याचिका संख्या 40637 से 40639 दाखिल की थी और इसने इस प्राधिकरण के आदेश पर रोक लगाने के लिए एक अंतरिम निर्देश जारी करने हेतु मद्रास स्थित माननीय उच्च न्यायालय में विविध रिट याचिकाएं भी दाखिल की थीं।

3.2 माननीय उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण के आदेश पर रोक लगाते हुए 8 नवम्बर, 2002 को एक अंतरिम आदेश पारित किया था और पीएसए सिकाल को दिनांक 20 सितम्बर, 2002 को प्रतिवाद आदेश को पारित करने से पहले मौजूद प्रशुल्क के आधार पर उनके द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क वसूल करने की अनुमति दी थी। बाद में, मद्रास स्थित माननीय उच्च न्यायालय ने अपने दिनांक 17 जून, 2005 के आदेश द्वारा इस अंतरिम आदेश की पुष्टि की थी। इस प्राधिकरण ने एकल बैंच के आदेश के विरुद्ध तत्काल एक अपील दाखिल की थी।

3.3 उत्तरांचल, पीएसए सिकाल ने मार्च, 2005 में जारी प्रशुल्क दिशानिर्देशों के कार्यक्षेत्र को समझने के लिए एक अभ्यावेदन प्रस्तुत किया था। दिनांक 26 जुलाई, 2005 को उनके साथ एक व्यक्तिगत सुनवाई आयोजित की गई थी और पीएसए सिकाल को यह स्पष्ट कर दिया गया कि निम्नलिखित प्राधिकरण औपचारिक प्रशुल्क प्रस्ताव पर ही कार्यवाई कर सकेगा, जब भी यह उनसे प्राप्त होता है, बशर्ते कि लंबित रिट याचिकाओं के अन्तर्गत मामले पर कार्यवाई करने के लिए माननीय उच्च न्यायालय अनुमति प्रदान कर देता है। पीएसए सिकाल ने मद्रास स्थित माननीय उच्च न्यायालय को उक्त अवधि में सुनवाई आरंभ करने के थोड़ा पहले दिनांक 8 अगस्त, 2005 को अपना औपचारिक प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया था।

3.4 माननीय उच्च न्यायालय मद्रास द्वारा 16 और 17 अगस्त, 2005 को मामले की सुनवाई की गई थी। संबंधित पक्षों द्वारा 17 अगस्त, 2005 को एक समझौता ज्ञापन तैयार किया गया। मद्रास के माननीय उच्च न्यायालय ने समझौता ज्ञापन को अभिलेखबद्ध किया तथा रिट याचिका को वापस ली गई मानते हुए उसे बंद करने का आदेश 17 अगस्त, 2005 को पारित किया। समझौता ज्ञापन की प्रमुख बातें नीचे दी गई हैं :-

- (i) नए प्रशुल्क के राजपत्रित किए जाने तक पीएसए सिकाल 1999 के प्रशुल्क को प्रभाविता जारी रखेगा।
- (ii) प्रशुल्क निर्धारण के लिए पीएसए सिकाल के दिनांक 8 अगस्त, 2005 के प्रस्ताव का निपटारा विधि के अनुसार किया जाएगा तथा एक प्रशुल्क तैयार एवं राजपत्रित किया जाएगा तथा ऐसा प्रशुल्क उसके भारत के राजपत्र में प्रकाशन की तिथि के 30 दिन पश्चात् प्रचलनी प्रभाव से लागू होगा।
- (iii) पीएसए सिकाल 31 मार्च, 2005 से पूर्व प्रशुल्क निर्धारण के लिए राजस्व व्यय के रूप में 'पास थ्रू' के रूप में अनुमत की जाने वाली रॉयल्टी की प्रमात्रा के निर्धारण के मामले में एमएसआरटीएच को एक प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। केन्द्र सरकार उस पर विचार करेगी तथा समुचित आदेश पारित करेगी एवं महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अंतर्गत निदेश जारी करेगी। 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए नए दिशानिर्देशों में यह कार्य करने का तरीका और माध्यम बताया गया है।
- (iv) माननीय उच्च न्यायालय द्वारा प्रदत्त स्थान के दृष्टिगत 2002 के प्रशुल्क को क्रियान्वित न किए जाने के कारण पीएसए सिकाल द्वारा उपभोग किए गए किसी लाभ/फायदों का टीएमपी द्वारा प्रमात्रात्मक निर्धारण किया जाएगा तथा ऐसे लाभों/फायदों को प्रस्तावित नए प्रशुल्क में समायोजित/प्रतिसंतुलित किया जाएगा एवं ऐसे प्रतिसंतुलन का विस्तार तीन वर्षीय अवधि में किया जाएगा।
- (v) लाभों की प्रमात्रा के आकलन में टीएमपी इस बात को ध्यान में रखेगा कि 2002 के प्रशुल्क में रॉयल्टी के 'पास थ्रू' की अनुमति नहीं थी तथा उसमें से समायोजन भारत सरकार के निदेश के अनुसार किया जाएगा, जैसाकि ऊपर कहा गया है। उस सीमा तक, जहां तक 2002 के प्रशुल्क का परिकलन अनुमानों के आधार पर किया गया है, लाभों की प्रमात्रा में समुचित समायोजन किए जाएंगे यदि संगत अवधियों के लिए अब उपलब्ध वास्तविक आंकड़े भिन्न हैं।
- (vi) समायोजन/प्रतिसंतुलन के लिए लाभ/फायदे निर्धारित करने से पूर्व, टीएमपी पीएसए सिकाल को व्यक्तिगत रूप से सुनवाई किए जाने का अवसर प्रदान करेगा।

3.5 इस पृष्ठभूमि में, पीएसए सिकाल के दिनांक 8 अगस्त, 2005 के प्रस्ताव पर आगे विचार किया गया था।

3.6 पीएसए सिकाल ने अपने प्रस्ताव में अपने टर्मिनल द्वारा हासिल किए गए कुशलता लाभों/उत्पादकता सुधार पर जोर दिया है। निम्नलिखित विवरित करते समय अन्य मुद्दों के साथ इस पहलू पर विचार करने का अनुरोध किया है। प्रस्ताव की प्रमुख विशिष्टताएं निम्न प्रकार हैं :-

- (i) कुशलता लाभ
 - प्रचालन के प्रथम वर्ष में भी इसकी 'कुशलता चालित टर्मिनल लागत' (नियत तथा परिवर्तनीय, दोनों प्रकार की लागत सहित) 1670/-रुपए प्रति टीईयू थी। निष्पादन कुशलता में सुधार के लिए उसके सतत प्रयासों के परिणामस्वरूप अगले 5 वर्षों के दौरान यह कम हो कर 1000/-रुपए प्रति टीईयू तक के निम्न स्तर पर पहुंच जाएगी।

- प्रयासन के प्रथम वर्ष में नियोजित पूंजी केवल 5480/-रुपए प्रति टीईयू थी, जो क्षमता वर्धन के पश्चात भी कम होकर 150 अमरीकी डॉलर प्रति टीईयू पर निवेश के अंतरराष्ट्रीय मानदंड की तुलना में 2100/-रुपए प्रति टीईयू (50 अमरीकी डॉलर प्रति टीईयू से कम) हो गई है। यदि टीपीटी द्वारा 7वीं गोदी की आरंभिक लागत को भी विचार में लिया जाता है, तो भी इसकी नियोजित पूंजी 65 से 70 अमरीकी डॉलर प्रति टीईयू से अधिक नहीं होगी।
- इसने लगभग 2 लाख टीईयू/क्रेन/वर्ष का प्रहस्तन करने की सैद्धांतिक क्षमता का विकास किया है, जो राष्ट्रीय मानदंडों का लगभग 2 से 3 गुणा है। परिणामतः, नियत लागत कम होकर लगभग 750/-रुपए प्रति टीईयू रह गई है।
- संचालन, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत घटकर 230/-रुपए प्रति टीईयू रह गई है तथा कुशल अतिरिक्त पुर्जों तथा विक्रेता प्रबंधन, कुशल यार्ड आयोजना इत्यादि के कारण अतिरिक्त पुर्जों के स्टॉक की लागत लगभग 100/-रुपए प्रति टीईयू है।
- प्रति कर्मचारी 3000 से अधिक टीईयू का प्रहस्तन किया जाता है, जिसके परिणामस्वरूप स्टॉक लागत का स्तर कम होकर 130/-रुपए प्रति टीईयू रह गया है।
- सावधि ऋण 65.29 करोड़ रुपए पर तथा इक्विटी 15 करोड़ रुपए के स्तर तक सीमित है। 20% पूंजीव्यय की पूर्ति आंतरिक सृजन से की जाती है। ब्याज, जो पिछले वर्ष 674/-रुपए प्रति टीईयू था, कम होकर 81/-रुपए प्रति टीईयू रह गया है।

(ii) हासिल किया गया उत्पादकता/कुशलता सुधार

- वर्ष 2000 में 25 संचलनों की सकल क्रेन दर (जीसीआर) हासिल की तथा वर्ष 2004 में इसका उन्नयन कर 28 संचलन किया गया।
- औसत यान आवर्तन समय (पार्सल आकार में वृद्धि के बावजूद) वर्ष 2002 में 10 दिन से बढ़कर वर्ष 2003 में 12 तथा वर्ष 2004 में 15 हो गया।
- इसके टर्मिनल पर गोदी अधिभोग लगभग 30% है, जोकि देश में निम्नतम है।
- यार्ड के भीतर लगभग 90% ट्रकों से संबंधित कार्य (सर्विसिंग) एक घंटे के भीतर कर दिया जाता है। द्वार निष्पादन (गेट निष्पादन) भी सर्वोत्तम है।
- अंतरराष्ट्रीय न्यूनतम सीमा का निर्धारण इष्टतम वित्तीय निष्पादन, उच्च संसाधन उपयोग, उच्च उत्पादकता, कुशल प्रचालन इत्यादि के जरिए टर्मिनल लागत के अर्थ में निर्धारित किया गया है।

(iii) अन्य मुख्य बातें

- तूतीकोरन में कंटेनर प्रशुल्क विपथन किए गए/हिस्सेदारी किए गए कार्यों पर आधारित है। केवल सेवा की गुणवत्ता तथा प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क ही यातायात को प्रभावित कर सकते हैं। इसने वर्ष 2004-05 के दौरान कंटेनर यातायात में लक्षित वृद्धि हासिल की है, जिससे इसकी कुशलता सिद्ध होती है। कुल टर्मिनल लागत, उत्पादन (थ्रूपुट) तथा प्रशुल्क के संबंध में बोली के समय युक्तिसंगत धारणाएं बनाई गई थीं। यह माना गया था कि प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क की अनुमति दी जाएगी, ताकि रॉयल्टी का प्रबंधन कुशलता लाभों में से किया जा सके। हालांकि, कुल टर्मिनल लागत पूर्णतया निजी प्रचालकों के नियंत्रणाधीन है, थ्रूपुट इसके अंशतः नियंत्रणाधीन है तथा प्रशुल्क पूर्णतया विनियमित है।
- इसका प्रशुल्क देश में निम्नतम है, संभवतः क्षेत्र में निम्नतम तथा संपूर्ण विश्व में सर्वाधिक प्रतिस्पर्धी है। एनएसआईसीटी के लगभग 3100/-रुपए, जेएनपीटी के 2700/-रुपए तथा सीसीटीएल के 3100/-रुपए के प्रति टीईयू राजस्व की तुलना में इसका राजस्व 2100/-रुपए प्रति टीईयू से कम है।
- इसने पोतवर्णिकों/प्रयोक्ताओं के हित के सुरक्षोपाय, संसाधनों के किफायती उपयोग, इष्टतम निवेश तथा कुशल निष्पादन के टीएएमपी के उद्देश्य को हासिल करने में योगदान दिया है।

प्रतिस्पर्धी सीमा के भीतर प्रशुल्क में सामान्य वृद्धि को अनुमोदित किया जाना आवश्यक है, अन्यथा यह लाइसेंस करार बचनबद्धता का निर्वहन करने की स्थिति में नहीं होगा।

लागत विवरण

यातायात में वर्षानुवर्ष आधार पर 10% की वृद्धि होने का अनुमान लगाया गया है। चूंकि, टीपीटी द्वारा द्वितीय टर्मिनल के आरंभन की अधिकारिक/वास्तविक जानकारी नहीं है, कंटेनर यातायात पर उसके प्रभाव को लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया है।

रेजलन में शामिल टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता 3,39,300 टीईयू प्रति वर्ष होने का निर्धारण किया गया है, जो कंटेनर संबंधित प्रसारों के लिए मानकीय लागत संबंधी राष्ट्रीय कार्य दल (टीएएमपी द्वारा गठित) द्वारा जुलाई, 2005 की उनकी मसौदा रिपोर्ट में निर्दिष्ट क्षमता पर आधारित है।

भारत सरकार ने इसकी प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में रॉयल्टी संबंधी व्यवहार की अनुशंसा करने के लिए एक समिति का गठन किया है। इस अनुशंसा के संबंधित होने तक, अदा की गई संदेय वास्तविक रॉयल्टी को इस प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया में विचार में लिया गया है। यह समिति की अनुशंसाओं के आधार पर उसमें संशोधन करने के लिए अथवा वैकल्पिक रूप से इसके मामले में अनुज्ञेय रॉयल्टी आंकड़े का परिकलन करने के लिए टीएएमपी के साथ विचार-विमर्श करने के लिए सहमत है।

सकल ब्लॉक में चालू वर्ष (2005) के दौरान 782 लाख रुपए तथा आगामी वर्ष (अर्थात् 2006 में) में 720.86 लाख रुपए की वृद्धि होने का अनुमान लगाया गया है।

विगत अवधि में उपार्जित लाभों को प्रतिसंतुलित करने से पूर्व तथा पूर्ण रॉयल्टी एवं अधिकतम ओसीई को हिसाब में लेने के पश्चात तीन वर्षों अर्थात् 2006 से 2008 तक के लिए लागत विवरण में प्रतिबिम्बित निम्न अधिशेष/घाटा निम्न प्रकार है :-

वर्ष	निवल अधिशेष/घाटा (लाख रुपए)	प्रचालन आय के % के रूप में निवल अधिशेष/घाटा (1999 के प्रशुल्क पर अनुमानित)
2006	(+) 597	8%
2007	(-) 257	(-) 3%
2008	(-) 1057	(-) 11%

कुशलता लाभों का निर्दिष्टात्मक अनुमान

कुशलता लाभों का अनुमान लगाने के प्रयोजनार्थ, कर्मचारी लागत यह मान्य करते हुए प्रति कर्मचारी 3 लाख रुपए मानी गई है। युक्तिसंगत रूप से कुशल टर्मिनल भी 1000 टीईयू/कर्मचारी की श्रम उत्पादकता को हासिल कर लेगा। इसके अनुसार प्रति क्रेन 100 कर्मचारियों की संख्या बैठती है तथा इसलिए 3 क्रेनों के लिए यह संख्या 300 कर्मचारी परिकलित होगी। नियोजित अतिरिक्त उपकरण में वृद्धि के साथ वर्ष 2003 में तथा अनुवर्ती वर्ष में कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि की गई है। प्रति कर्मचारी लागत वृद्धि 5% प्रतिवर्ष मानी गई है। इस अनुमान के आधार पर परिकलित कुल कर्मचारी लागत की वर्ष 2002 से 2004 तक के लिए वास्तविक कर्मचारी लागत तथा वर्ष 2005 एवं 2008 के लिए अनुमानों के साथ तुलना की जाती है।

उपकरण, मरम्मत, संचालन एवं अनुरक्षण (आरआरएम) लागत में कुशलता लाभों का परिकलन करने के लिए 1999 में लागत 350/- रुपए प्रति टीईयू मानी गई है तथा इसमें प्रतिवर्ष 5% की वृद्धि की जाती है एवं इसकी इसके वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों (2005 से 2008) के साथ तुलना की जाती है।

संसाधन उपयोग एवं इष्टतम निवेश के कारण कुशलता लाभों का अनुमान भी ऐसी मान्यता के आधार पर लगाया गया है।

किए गए विभिन्न अनुरोधों के दृष्टिगत इसने प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनार्थ इसके द्वारा हासिल किए गए कुशलता लाभों पर विचार किए जाने का अनुरोध किया है। तदनुसार, वर्ष 2005 से 2008 के लिए 5038 लाख रुपए, 5542 लाख रुपए, 6669 लाख रुपए तथा 7340 लाख रुपए के अनुमानित कुशलता लाभों को निवल अधिशेष स्थिति से घटा दिया गया है तथा निवल घाटे को एक पृथक विवरण में (निम्नानुसार सारणी 7.4) निर्दिष्ट किया गया है :-

वर्ष	कुशलता लाभों पर विचार करने के पश्चात निवल घाटा (लाख रुपए)
2005	(-) 3976
2006	(-) 4238
2007	(-) 5451
2008	(-) 5663

(VI) प्रस्तावित दरों के मान में प्रमुख संशोधन

- प्रस्तावित प्रशुल्क (इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 1999 में अनुमोदित) में 30% की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है।
प्रति कंटेनर 8.04 अमरीकी डॉलर के बांधने एवं खोलने प्रभार का जहाजी प्रभार (अर्थात् क्वे क्रेन प्रभार) के साथ दिलय किया गया है तथा तब इसमें 30% की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। (यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने सितम्बर, 2002 के अपने आदेश में बांधने/खोलने के प्रभारों की अनुमति नहीं दी थी)।
- इसी प्रकार, यानों के भीतर कंटेनरों के अंतरण के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का परिकलन करते समय बांधने/खोलने के प्रभारों को स्थानांतरण प्रभार में जोड़ दिया गया है तथा फिर इसमें 30% की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है।
- कंटेनर प्रास्थिति में सीधे लदान, ट्रक में लदान तथा इधर-उधर करने इत्यादि जैसी कतिपय विविध सेवाओं के लिए प्रशुल्क की शुरुआत किए जाने का प्रस्ताव है।

4.3 पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि कंटेनर टर्मिनल के रूप में 8वीं गोदी का विकास करने की औपचारिक प्रक्रिया को टीपीटी द्वारा अभी-अभी शुरू किया गया है तथा प्रचालन के आरंभन का सही समय आरएफपी को अंतिम रूप दिए जाने पर ही ज्ञात होगा। इस नई गोदी पर प्रत्याशित प्रमात्रा के संबंध में प्रारंभिक जानकारी के आधार पर इसे इसके टर्मिनल के राजस्व में वर्ष 2007 में 28% तथा वर्ष 2008 में 43% की कमी होने की आशा है। अतः इसने अनुरोध किया है कि जब और जैसे द्वितीय कंटेनर टर्मिनल के लिए टीपीटी द्वारा आरएफपी दस्तावेज जारी किया जाता है, तब इस प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के दौरान समायोजन करने की अनुमति दी जाए।

5.1 पीएसए सिकाल ने समझौता ज्ञापन की शर्तों के अनुसार अगले तीन वर्षों में 2002 के आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण अपने प्रस्ताव में उपाजित लाभ/फायदों को समायोजित नहीं किया है। अतः पीएसए सिकाल से समझौता ज्ञापन की शर्तों के अनुरूप संशोधित लागत प्रस्तुत करने तथा साथ ही मसीदा प्रस्तावित दरों का मान भी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

5.2 पीएसए सिकाल ने प्रत्युत्तर में प्रस्तावित मसीदा दरों के मान के साथ टीएमपी के 2002 के आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण लाभ/हानि से संबंधित एक विवरण प्रस्तुत किया है। पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत लाभ/हानि विवरण में निवल हानि को वर्ष 2002 से 2004 के लिए निम्न प्रकार दर्शाया गया है :-

वर्ष	निवल लाभ/हानि (लाख रुपये)
2002	(-) 759.84
2003	460.62
2004	(-) 107.16
जोड़	(-) 406.38

इसने वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में टीएमपी द्वारा उसके आदेश में अनुमानित आय एवं व्यय को समायोजित नहीं किया है।

6. पीएसए सिकाल ने कहा है कि प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपेक्षित समस्त सूचना वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील है। तथापि, यह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के विशिष्ट खंड (3.2.4) के दृष्टिगत आय एवं व्यय, अनुमानों तथा कुशलता लाभ विवरण सहित समेकित लागत विवरण, प्रशुल्क अनुमानों को परिचालित करने के लिए सहमत हो गया है। पीएसए सिकाल ने अपने अन्य दस्तावेजों को गोपनीय के रूप में वर्गीकृत करने के किन्हीं कारणों को स्पष्ट नहीं किया है, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अपेक्षित है। पीएसए सिकाल के विशिष्ट अनुरोध के दृष्टिगत, इसका दिनांक 8 अगस्त, 2005 का पत्र कुशलता लाभों से संबंधित सारणी 7.4, प्रस्ताव की प्रमुख विशिष्टताओं एवं यातायात/आय अनुमानों, समेकित लागत विवरण, नियोजित पूंजी विवरण तथा प्रस्तावित शर्तों एवं निबंधनों सहित प्रस्तावित प्रशुल्क की तुलना में विद्यमान प्रशुल्क के तुलनात्मक विवरण से संबंधित प्रपत्र सं० 2क, 2ख, 3क तथा 4क के साथ टीपीटी तथा अन्य संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को उनकी अभ्युक्तियां प्राप्त करने के लिए अग्रणीत किया गया था।

7. तूतीकोरन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन, तूतीकोरन कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन तथा तूतीकोरन पोर्ट हैंडलिंग एजेंट्स एसोसिएशन (तूतीकोरन स्टीमर अभिकर्ता संघ, तूतीकोरन सीमा शुल्क अभिकर्ता संघ तथा तूतीकोरन पत्तन प्रहस्तन संघ) जैसे कुछ प्रयोक्ता संगठनों ने अपनी आरंभिक अभ्युक्तियों में कहा था कि पीएसए सिकाल का प्रस्तुत प्रस्ताव अनुचित, गैर-कानूनी था, क्योंकि पीएसए सिकाल द्वारा दायर की गई रिट याचिकाएं अभी लंबित थीं तथा मामला न्यायाधीन था। उन्होंने यह भी कहा था कि माननीय उच्च न्यायालय द्वारा रिट याचिका को खारिज कर दिए जाने के दृष्टिगत सितम्बर, 2002 से पूर्व पारित आदेश के आधार पर प्रभार-एकत्र करना पीएसए सिकाल के लिए समुचित नहीं है। उन्होंने तर्क दिया कि टीएमपी का सितम्बर, 2002 का आदेश वैध तथा प्रभावी था और पीएसए सिकाल द्वारा उद्ग्रहीत अंतर राशि वापस लौटाई जानी चाहिए। प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त आरंभिक पक्ष जानकारी से यह प्रतीत हुआ कि वे पीएसए सिकाल द्वारा दायर याचिका को रद्द करते हुए 17 अगस्त को माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश तथा विभिन्न मुद्दों पर संबंधित पक्षकारों के बीच हुए समझौता ज्ञापन से पूर्णतया अवगत नहीं थे। इसलिए, सभी प्रयोक्ता संगठनों को माननीय उच्च न्यायालय द्वारा 17 अगस्त, 2005 को पारित आदेश के साथ-साथ समझौता ज्ञापन की मुख्य बातों के बारे में सूचित कर दिया गया था।

8. टीपीटी तथा विभिन्न प्रयोक्ता संगठनों ने पीएसए सिकाल के प्रस्ताव पर अपनी अभ्युक्तियां प्रस्तुत की हैं। विभिन्न प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त अभ्युक्तियां पश्च जानकारी/अभ्युक्तियों के रूप में पीएसए सिकाल को अग्रोषित की गई। पीएसए सिकाल ने टीपीटी की तथा अन्य प्रयोक्ता संगठनों की अभ्युक्तियों का उत्तर दे दिया है।

9. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा तथा पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर, विभिन्न मुद्दों के संबंध में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा पीएसए सिकाल के उत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

क्र०सं०	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	पीएसए सिकाल का उत्तर
(i)	<p>समझौता ज्ञापन के पैरा 8 में 2002 के टीएएमपी आदेश को अनुमोदित करते समय विचार किए गए अनुमानों में उस सीमा तक समुचित समायोजन करने की शर्त निर्धारित की गई है, जहां तक संगत अवधि के वास्तविक आंकड़े टीएएमपी के 2002 के आदेश के अक्रियान्वयन के कारण लाभ/हानि का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ अनुमानों से भिन्न हैं। इस संबंध में, हमने वर्ष 2003 तथा 2004 के लिए लाभ का निर्धारण किया है तथा निदर्शनात्मक प्रयोजन के लिए उसे पीएसए सिकाल को भेजा है। पीएसए सिकाल से 2002 के टीएएमपी के आदेश में निर्णीत निम्न मुद्दों को ध्यान में रखकर अक्टूबर, 2002 से दिसम्बर, 2005 तक की संपूर्ण अवधि के लिए इन रूपरेखाओं पर एक पूर्ण विवरण तैयार करने का अनुरोध किया गया है।</p> <ul style="list-style-type: none"> सामान्य संशोधन आदेश के दौरान सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क को लागत के रूप में स्वीकृत नहीं किया गया था। <p>इसके अनुरोधों के संदर्भ में यह स्पष्ट किया गया था कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 31 मार्च, 2005 से अधिसूचित किए गए हैं तथा इसलिए इन्हें इससे पूर्व की अवधि के लिए प्रयोज्य नहीं किया जा सकता। 31 मार्च, 2005 से बाद की अवधि के लिए लागत मद के रूप में सीआईटीओएस व्यय को स्वीकार करने के लिए भी प्रचालक को इस लेन-देन का उचित अंतर संबंध स्थापित करना अपेक्षित होगा। इस संबंध में इस व्यय को स्वीकृत करने वाले विगत वर्षों के अन्य कर निर्धारण आदेशों की एक प्रति प्रस्तुत करें।</p>	<p>इसने आदेश के अक्रियान्वयन के कारण लाभ एवं हानियों का संशोधित विवरण प्रस्तुत किया है (तथापि, इसने इस प्राधिकरण के आदेश के अक्रियान्वयन के कारण लाभ/हानि का परिकलन करने के लिए 2002 के आदेश को अनुमोदित करते समय शामिल किए गए वास्तविक आंकड़ों में समुचित समायोजनों को शामिल नहीं किया है)। इसने निम्नलिखित अनुरोध प्रस्तुत किए हैं:-</p> <ul style="list-style-type: none"> सीआईटी के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क <ul style="list-style-type: none"> (क) अनुप्रयोग साफ्टवेयर के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क एक स्वीकृत उद्योग व्यवहार है तथा यह तकनीकी सेवा शुल्क के समरूप नहीं है। (ख) संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार, तकनीकी शुल्क (जो इस लागत मद को अनुमोदित करने का सबसे बड़ा कारण था) अब एक अनुज्ञेय व्यय है। केवल शर्त यह है कि 'उचित अंतर का संबंध' के मापदंड को प्रयोज्य करते हुए यह युक्तिसंगत होना चाहिए। हमारे मामले में, उचित अंतर कीमत कोटेशन में दी गई है। (ग) टीएएमपी ने स्वीकार किया था कि यदि इसे कहीं अन्यत्र से अधिप्राप्त किया गया होता तो कुछ पूंजीगत लागत उपगत होती। यदि ऐसा मामला है तो इसी प्रणाली के वार्षिक प्रभार भी होंगे, क्योंकि यह एक स्वीकृत उद्योग व्यवहार है। अन्य टर्मिनलों के लागत विवरणों से यह स्पष्ट है, जहां टीएएमपी ने ऐसी लागत अनुमत की है। (घ) अतः इस लागत को अनुमोदित करना बिल्कुल संगत एवं उचित नहीं है। संशोधित दिशानिर्देश के अनुसार, इस लागत को अनुमोदित करने के कारण अब विद्यमान नहीं रहे हैं। (ङ) यह सम्मत है कि संशोधित दिशानिर्देश पूर्व अवधि के लिए प्रयोज्य नहीं किए जा सकते। किन्तु साथ ही यह भी सत्य है कि इन दिशानिर्देशों को पूर्व दिशानिर्देशों के अनुप्रयोग के पश्चात हासिल अनुभव के आधार पर संशोधित किया गया है तथा ऐसे क्षेत्रों पर संकेन्द्रण किया गया है, जो पूर्ववर्ती दिशानिर्देशों में कुछ-कुछ अस्पष्ट थे। सीआईटीओएस शुल्क ऐसे मुद्दों में से एक है। जबकि प्रचालक इन व्ययों के लिए एक अनुज्ञेय व्यय के रूप में दावा कर रहे थे, टीएएमपी कुछ प्रचालकों के मामले में ऐसी स्वीकृति देने से इंकार कर रहा था। संशोधित दिशानिर्देशों में, इस व्यय के संबंध में आशय स्पष्ट है। यद्यपि, ये दिशानिर्देश पहली अप्रैल, 2005 या उसके बाद की अवधि के लिए प्रयोज्य हैं, ये कुछ पुराने मुद्दों के निपटान के लिए भली-भांति दिशा प्रदान कर सकते हैं।

- 31 दिसम्बर 2001 की स्थिति के अनुसार सूचित 686.98 लाख रुपए के आस्थगित राजस्व व्यय को शेष परियोजना अवधि में विस्तारित किया जाए।

आस्थगित राजस्व व्यय के शीर्ष के अंतर्गत शामिल अन्य आस्थगित राजस्व व्यय के ब्योरे प्रस्तुत करें। कुल व्यय के मामले में, इस व्यय को चरणबद्ध करने का आधार स्पष्ट करें।

- विदेशी मुद्रा ऋणों की वापसी-अदायगी में उपगत विदेशी मुद्रा हानि, यदि कोई हो, को केवल एक व्यय के रूप में ही स्वीकृत किया जा सकता है। कृपया, बताएं कि क्या वर्ष 2002, 2004 और 2005 के लिए वार्षिक लेखों में शीर्ष 'अन्य व्यय' के अंतर्गत सूचित विदेशी मुद्रा हानि का संबंध विदेशी मुद्रा हानि की वापसी-अदायगी से है।

- जैसाकि हमारे पिछले आदेश के पैरा 15(xiii) में कहा गया है, केवल प्रारक्षित निधियों में से अनुज्ञेय आस्तियों में निवेशित निधियां ही प्रतिफल के लिए अर्हक होंगी। पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुदित सिद्धांत के अनुरूप आस्थगित राजस्व व्यय के व्यवहार में सुझाए गए संशोधन के दृष्टिगत शेरधारक निधि तथा उस पर

(च) आयकर कार्यवाहियां चल रही हैं और अभी अंतिम चरण पर नहीं पहुंची हैं तथा इसलिए आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत नहीं किया जा सकता। तथापि, इसने स्पष्ट किया है कि आयकर विभाग ने सीआईटीओएस से संबंधित वार्षिक लाइसेंस शुल्क के संबंध में कोई स्पष्टीकरण नहीं मांगा है।

• आस्थगित राजस्व व्यय

(क) भारतीय सनदी लेखाकार संस्थान (आईसीएआई) द्वारा जारी 'निर्माण अवधि के दौरान व्यय के संव्यवहार संबंधी मार्गदर्शक टिप्पणी' में 3 से 5 वर्ष में इन व्ययों को बट्टे खाते डालने की अनुशंसा की गई है। आरंभिक व्ययों के मामले में इसने 5 वर्षों की उच्चतर सीमा मानी है। रॉयल्टी भुगतान के मामले में इसे 10 वर्ष की अवधि में परिशोधित किया गया है।

आईसीएआई लेखाकरण उद्घोषणाओं के लिए भारत में सर्वोच्च निकाय है। संस्थान द्वारा अनुशंसित व्यवहार न केवल लेखाकरण का आधार बनता है, बल्कि एक समरूप तरीके से व्ययों का व्यवहार भी सुनिश्चित करता है।

(ख) जब तक कि विपथनों के लिए कोई ठोस आधार न हो, इस प्राधिकरण को लागत संव्यवहार के लिए सामान्यतः स्वीकृत लेखाकरण सिद्धांतों (जीएएपी) का अनुसरण करना चाहिए।

(ग) यह सम्मत किया गया है कि आरंभिक व्यय परियोजना से संबंधित होने के कारण ही लागत के रूप में अनुमत है (किन्तु इसी तर्क को किए गए व्यवहार का आधार नहीं माना जा सकता) तथा यदि इन्हें अनुमत किया जाता है तो आरंभिक अवधि में प्रशुल्क पर भार को निश्चित रूप से ऐसे व्ययों के लिए सामान्यतः स्वीकृत लेखाकरण सिद्धांत के विरुद्ध संपूर्ण लाइसेंस अवधि में विस्तारित करने का आधार नहीं माना जा सकता।

(घ) यह प्राकृतिक न्याय का सिद्धांत है कि पारित आदेश एक स्पष्ट आदेश होना चाहिए। इसमें किसी भी पक्ष में लिए गए निर्णय के आधार दिए जाने चाहिए।

(ङ) इसके अतिरिक्त, टीएएमपी ने ऐसे प्रचालक के मामले में स्वतः पांच वर्षीय अवधि में आरंभिक व्ययों को बट्टे खाते डालने की अनुमति दे दी है, जिसने प्रशुल्क समीक्षा की इस संपूर्ण प्रक्रिया में सहयोग नहीं किया है।

- ऐसे अनेक विदेशी मुद्रा लेन-देन हैं, जो वैध व्यवसाय व्यय के रूप में उपगत किए जाते हैं। इसका व्यवहार (प्रथा) लेखा बहियों में प्रविष्टि को पारित करने के समय प्रवृत्त विनिमय दर पर व्यय को दर्ज करने का है। विदेशी मुद्रा लेन-देन वस्तुतः बाद में किया जाता है तथा विनिमय किए गए वास्तविक 'भारतीय रुपए' की सूचना बैंक द्वारा दी जाती है। अंतर को पुनः लेखों में 'विदेशी मुद्रा लाभ/हानि' के रूप में दर्ज किया जाता है। अतः दोनों प्रविष्टियों के संयोजन से ही वस्तुतः उपगत व्यय का पता चलेगा। इस प्रकार, इस मामले में लेखों में विशिष्ट प्रविष्टि वास्तविक लेन-देन से संबंधित है तथा वास्तविक व्यय का हिस्सा है। वर्ष 2003, 2004 तथा 2005 के दौरान ऐसे लेन-देन के ब्योरे प्रस्तुत किए गए हैं जिनमें सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क के अलावा अतिरिक्त पुर्जों की खरीद, आरटीजी के पट्टा किरायों के भुगतान इत्यादि से संबंधित लेन-देन शामिल हैं।

• नियोजित पूंजी का परिकलन

(क) संशोधित दिशानिर्देशों के पैरा 2.9.4 में कहा गया है कि कार्यशील पूंजी का अर्थ है वर्तमान देयताएं घटाकर वर्तमान आस्तियां (नकद/निधियों के जमा अधिशेषों को छोड़कर)। उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि निधियों के नकद अधिशेष तथा जमा अधिशेषों को वर्तमान आस्तियों के अंतर्गत शामिल नहीं किया जाएगा। ये नकद तथा जमा अधिशेष वे नहीं हैं, जो किसी व्यवसाय

प्रतिफल के परिकलन में उपयुक्त समंजन किया जाए। इतिपटी पर प्रतिफल का समायोजन क्षमता उपयोग के लिए किया जाना चाहिए।

के सहज कार्यकरण के लिए अपेक्षित हैं, बल्कि मुक्त प्रारक्षित भंडारों में से सृजित विशिष्ट निधियों के अधिशेषों के द्योतक हैं। कार्यशील पूंजी के अंतर्गत इसके द्वारा शामिल किया गया नकद अधिशेष संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.4 में उल्लिखित नकद अधिशेष से पूर्णतया भिन्न है। यही स्थिति जमा अधिशेषों की भी है।

(ख) नकद अधिशेष से भिन्न, दिशानिर्देशों में जमा अधिशेष को कार्यशील पूंजी की एक मद के रूप में शामिल करते हुए इसके लिए कोई विशिष्ट सीमा सन्निहित नहीं है। अतः, ऐसे अधिशेषों की अनुज्ञेयता ऐसे अधिशेषों को रखने के औचित्य तथा उनकी युक्तिसंगतता द्वारा शासित होगी।

(ग) बैंक में नकदी रणनीतिक प्रयोजनों के लिए इसके व्यवसाय में नियोजित कुल पूंजी का भाग है। यह वर्तमान आस्ति उपभोग की गई वित्तीय सुविधाओं अर्थात् अनुकूल ब्याज दर, टीपीटी को बैंक गारंटी इत्यादि के लिए सर्वोत्तम शर्तें हासिल करने के लिए अपेक्षित है। आवधिक रूप से इसका प्रयोग सूचना प्रौद्योगिकी उत्पादों, जिनकी अपक्षय दर अति उच्च है, की प्रतिस्थापन आवश्यकताओं तथा हमारे पूंजी वर्धनों के वित्तपोषण के लिए भी किया जाता है।

(घ) पीएसए सिकाल निम्न प्रचालनात्मक लागत तथा अति निम्न नियत आस्तियों वाला एक विशिष्ट मामला है। अतः वर्षनात्मक रॉयल्टी प्रतिबद्धता वाले प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क का अनुरक्षण करने के लिए ऐसा बफर (प्रारक्षित भंडार) आवश्यक है, जिससे हमारी कानूनी रूप से बाध्यकारी बाध्यताओं का निर्वहन करना हमारे लिए सुकर हो जाता है। ऐसा होने पर भी, इसकी नियोजित पूंजी अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों की तुलना में अति लघु है तथा उद्धृत प्रथम एवं द्वितीय उच्चतम रॉयल्टी के बीच अंतर को पूरा करने के लिए प्रतिफल अपर्याप्त है।

- पीएसए सिकाल द्वारा 20 सितम्बर, 2005 को तैयार किया गया संशोधित लाभ/हानि विवरण वर्ष 2002 के संपूर्ण वर्ष के लिए है। अतः पीएसए सिकाल को पुनः सल्लह दी गई है कि वह आदेश के क्रियान्वयन की तिथि से वर्ष 2002 के निवल लाभ/हानि को पृथक रूप से निर्दिष्ट करे। साथ ही संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी करने से पूर्व पिछले आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण के आधार पर 31 मार्च, 2005 तक की अवधि के लिए पृथक संगणना प्रस्तुत करे। पहली अप्रैल, 2005 से 31 दिसम्बर, 2005 तक की अवधि के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण नियोजित पूंजी पर आय के परिकलन के विशेष संदर्भ में किया जाए।

(क) लाभ/हानि विवरण संपूर्ण वर्ष के लिए तैयार किया गया है, क्योंकि टीएएमपी के 2002 के आदेश में प्रशुल्क का परिकलन करते समय संपूर्ण वर्ष के लिए लागतों को विनिर्दिष्ट किया गया है।

(ख) संपूर्ण वर्ष के लिए टीएएमपी लागतों को तुलना के लिए न्यूनतम सीमा माना गया है, जबकि इसने 2002 के टीएएमपी आदेश के आधार पर नवम्बर और दिसम्बर, 2002 के राजस्व को समायोजित कर दिया है। यह लाभ/हानि को मान्य करने का सर्वाधिक यथार्थवादी तरीका है। इसके साथ यह तथ्य जुड़ा हुआ है कि निजी प्रचालक के लिए यह अनुमान लगाना कठिन है कि टीएएमपी लागत के रूप में क्या अनुज्ञेय करेगा।

(ग) जहां तक वर्ष 2005 का संबंध है, यह स्पष्ट किया जाता है कि चूंकि टीएएमपी के 2002 के आदेश में 2005 के अनुमान नहीं थे, पीएसए सिकाल के वास्तविक आंकड़ों के साथ तुलना करने हेतु 2005 के लिए कोई आधार आंकड़े नहीं हैं। इस मामले में, यदि टीएएमपी आदेश प्रयोज्य किया जाता है तो 2005 के वास्तविक अधिशेष/(हानि) (7.09 करोड़ रुपए) की तुलना 2002 से 2004 के लिए अनुमानित अधिशेष/(हानि) के औसत (12.67 करोड़ रुपए अर्थात् 38.02 रुपए/3) के साथ की जाती है। इस तुलना से आगे यह तथ्य स्थापित हुआ है कि यदि 2005 के आंकड़ों को हिसाब में लिया जाता है तो कुल हानि अधिक होगी।

(ii)

पिछले प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव की जांच करते समय पीएसए सिकाल द्वारा टर्मिनल की क्षमता 2 लाख टीईयू प्रति वर्ष निर्धारित की गई थी। लाइसेंस करार में भी वर्ष 2003 से 3 लाख टीईयू प्रति वर्ष की न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट की शर्त निर्धारित की गई है। स्पष्ट करें कि किस प्रकार वर्ष 2003 से 2004 तक के लिए निर्धारित क्षमता

(क) इसने 2002 के प्रशुल्क प्रस्ताव को क्रियान्वित करते समय टर्मिनल क्षमता 3,00,000 टीईयू निर्धारित नहीं की थी। वस्तुतः, इसने क्षमता वर्धन के लिए 2003 में अतिरिक्त निवेश का प्रस्ताव किया था। (यह निवेश वस्तुतः 2004 के मध्य में आरंभ हुआ)।

(2,26,200 पर) लाइसेंस-करण में निर्धारित एमजीटी से कम है। टीएएमपी द्वारा मानकीय लागत के अध्ययन के लिए गठित राष्ट्रीय कार्य दल द्वारा अपनी रिपोर्ट में निर्दिष्ट स्वे क्षमता विभिन्न अनुमानों पर आधारित एक सामान्य निर्धारण है। वर्ष 2003 से 2008 के लिए टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता का निर्धारण नियोजित/नियोजित किए जाने के लिए प्रस्तावित उपकरण तथा हासिल किए गए/किए जाने वाले वास्तविक उत्पादकता स्तर पर आधारित पीएसए सिकाल के संगत कारकों को ध्यान में रखकर किया जाएगा।

(ख) 3,00,000 टीईयू का एमजीटी बोली दस्तावेज की शर्त नहीं है, बल्कि पीएसए सिकाल द्वारा उद्धृत किए गए कथन का एक भाग है। यह एक वाणिज्यिक आंकड़ा है, जो हरेक बोलीदाता के लिए भिन्न होगा। अतः एमजीटी निर्धारित क्षमता नहीं हो सकता

(ग) निर्धारित टर्मिनल क्षमता गोदी/यार्ड में नियोजित भौतिक संसाधनों का कार्य है। इस देश में किसी टर्मिनल ने 2 स्वे क्रेन तथा 4 आरटीजी के साथ 3,00,000 टीईयू का प्रहस्तन नहीं किया है। टीएएमपी ने अन्य निजी टर्मिनलों के लिए कहीं निम्नतर टर्मिनल क्षमता अनुमत की है।

(घ) अनुरक्षण के दृष्टिकोण से 2 स्वे क्रेन तथा 4 आरटीजी एक निर्वहनीय न्यूनतम बेड़ा क्षमता नहीं है (क्षमता में 50% क्षरण यदि एक स्वे क्रेन काम न कर रही हो)। इसीलिए टीपीटी ने 8वीं गोदी के लिए 3 स्वे क्रेन एवं 9 आरटीजी तथा 4,00,000 टीईयू की निर्धारित टर्मिनल क्षमता विनिर्दिष्ट की है (यह वर्ष 2002 से 2004 में पीएसए सिकाल द्वारा नियोजित उपकरण के आधार पर 2,66,666 टीईयू से कम टर्मिनल क्षमता में रूपांतरित होता है)।

(ङ) क्षमता की आयोजना अनुमानित यातायात से 30% अधिक करना स्वीकृत अंतर्राष्ट्रीय व्यवहार है। सरकार की मसौदा समुद्री क्षेत्र नीति में भी इस तथ्य का समर्थन किया गया है तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में समुचित परिवर्तन किए गए हैं।

(च) टीएएमपी द्वारा "मानकीय लागत" के लिए अध्ययन दल का गठन इस क्षेत्र में विशेषज्ञों को शामिल करके किया गया तथा उन्होंने भौतिक आस्तियों का प्रयोग करते हुए एक व्यावसायिक निर्धारण का विकास किया। किसी अन्य वस्तुनिष्ठ निर्धारण के अभाव में यह उचित ही है कि टीएएमपी इस न्यूनतम सीमा को स्वीकार करे।

तदनुसार, वर्ष 2002 से 2008 के लिए टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता नीचे दी गई है :-

वर्ष	क्षमता टीईयू में
2002	226,200
2003	226,200
2004	226,200
2005	339,300
2006	339,300
2007	339,300
2008	339,300

(iii) वर्ष 2005 के लिए 30 नवम्बर, 2005 तक सनदी लेखाकार द्वारा यथा प्रमाणित वास्तविक आय एवं व्यय तथा दिसम्बर, 2005 के माह के लिए अनुमान प्रस्तुत करें। वर्ष 2006 से 2008 के लिए अनुमानों को संशोधित स्थिति के आधार पर संशोधित किया जाए।

(iv) 1999 में अनुमोदित इसके दरों के मान में निर्धारित तथा 2002 के आदेश में अनुमोदित दर के संदर्भ में प्रति कंटेनर दर निर्दिष्ट करते हुए वर्ष 2006 से 2008 के लिए आय अनुमानों का ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।

(v) (क) वर्ष 2004 से 115 कर्मचारी संख्या को 32% बढ़ाकर वर्ष 2005 में 152 करने की प्रत्याशा करने के

11 महीनों के लिए वास्तविक वित्तीय विवरण तथा दिसम्बर, 2005 के लिए अनुमान सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित करवाकर प्रस्तुत किए गए हैं। इसने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए अनुमानों में संशोधन किया जाना आवश्यक नहीं है, क्योंकि पूर्वानुमान और वास्तविक आंकड़ों में कोई महत्वपूर्ण अंतर नहीं है।

1999 तथा 2002, दोनों आदेशों पर आधारित वर्ष 2006 से 2008 के लिए ब्योरेवार आय परिकलन प्रस्तुत किए गए हैं। (तथापि, इसमें परिकलन के सत्यापन हेतु मर्दों की प्रत्येक श्रेणी के लिए प्रशुल्क तथा कंटेनरों की संख्या निर्दिष्ट नहीं की गई है।)

(क) वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए प्रचालनात्मक तथा प्रत्यक्ष श्रम लागत अनुमानों में वर्ष 2006 में केवल 17.7%, वर्ष 2007 में 6% तथा

कारणों का औचित्य बताएं तथा साथ ही वर्तमान कर्मचारी स्थिति प्रस्तुत करें।

2008 में 6% की वृद्धि निर्दिष्ट की गई है। वर्ष 2004 तथा 2005 के दौरान, पीएसए सिकाल ने 1 और क्वे क्रेन (विद्यमान 2 क्वे क्रेन में), 4 और आरटीजी (विद्यमान 4 आरटीजी में), 4 और प्राईम मूवर्स एवं ट्रेलर (विद्यमान 8 प्राईम मूवर्स तथा ट्रेलरों में), 5 और यार्ड ब्लॉकों (विद्यमान 5 यार्ड ब्लॉकों में) की वृद्धि तथा संबद्ध सिविल एवं वैद्युत वर्धन किए थे। कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि का कारण यह 50% क्षमता वर्धन है। वर्ष 2006 के दौरान पक्के किए जाने वाले नए भर्ती किए गए प्रशिक्षार्थियों सहित वास्तविक कर्मचारी संख्या 161 (हमारे प्रस्ताव में पूर्वानुमानित 152 कर्मचारियों की तुलना में) है।

इसके अतिरिक्त, पीएसए सिकाल ने समस्त प्रबंधन-भिन्न स्टॉफ के लिए पहली जनवरी, 2006 से लगभग 28% के वेतन संशोधन की घोषणा की है। इन सबके संयुक्त प्रभाव अनुमानित आंकड़ों में प्रतिबिंबित होते हैं। 40% की स्टॉफ संख्या वृद्धि तथा पूरे उद्योग में प्रवृत्त सामान्य वार्षिक वेतन वृद्धि को देखते हुए अनुमानित आंकड़े (विगत वास्तविक आंकड़ों पर आधारित) काफी युक्तिसंगत हैं।

(ख) स्पष्ट करें कि क्या उक्त मजदूरी (वेतन) संशोधन वर्ष 2006 के दौरान प्रभावी किया गया है। इसके अतिरिक्त, वेतन में 28% तक के संशोधन का अनुमान लगाने के आधार स्पष्ट करते हुए ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत करें।

(ख) यह पुष्टि की गई है कि वेतन संशोधन को क्रियान्वित किया गया है तथा यह कि प्रबंधन-भिन्न स्टॉफ के लिए औसत वेतन वृद्धि लगभग 28% है। इसने दिसम्बर, 2005 से पूर्व तथा वेतन संशोधन के तदनंतर औसत वेतन का ब्योरेवार परिकलन प्रस्तुत किया है। यद्यपि, वेतन में वृद्धि अधिकांश वेतनमानों के लिए 20% से 50% की सीमा में है, सभी कर्मचारियों के संशोधित वेतनों को 28% तक समायोजित किया गया है।

उपकरण संचालन लागत में 58% की तीव्र वृद्धि के अनुमान (अर्थात् वर्ष 2004 में 640 लाख रुपए से बढ़कर वर्तमान वर्ष 2005 में 1016 लाख रुपए) तथा पूर्व वर्ष के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2007 में 24% और वृद्धि का औचित्य बताएं। साथ ही जनवरी, 2005 से नवम्बर, 2005 की अवधि के दौरान उपगत वास्तविक उपकरण संचालन लागत को उसमें शामिल विभिन्न लागत घटकों के ब्योरे सहित प्रस्तुत करें।

(क) उपकरण संख्या में यथोक्तानुसार 50% की वृद्धि के परिणामस्वरूप उपकरण में घालन लागत में वृद्धि होगी।

(ख) विगत छः वर्षों के दौरान प्रमात्रा वृद्धि के कारण लागत में 10% वृद्धि होने के अतिरिक्त बिजली की लागत में वस्तुतः 8% की तथा ईंधन की लागत में 14% की वार्षिक वृद्धि हुई है (सीएजीआर आधार पर)। इसने बिजली की इकाई लागत में 8% की वृद्धि का अनुमान लगाया है, जो डीजल की प्रति इकाई लागत में 10% की वृद्धि से कम है।

(ग) वर्ष 2003 में मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का पूर्णतया निम्न आधार था। 2 क्यूसी, 4 आरटीजी, 8पीएम एवं ट्रेलर्स, फोर्क लिफ्ट, सर्विस ट्रक इत्यादि के लिए 1.13 करोड़ रुपए एक अति निम्न कुशलता धारित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत है। इस अति निम्न आधार से, वार्षिक प्रतिशत वृद्धि बहुत अधिक प्रतीत होगी। इसके मामले में प्रतिशत वृद्धि को प्रयोज्य करना भ्रामक होगा।

(घ) वर्ष 2005 में क्यूसी बेड़े में 50%, आरटीजी बेड़े में 100% और पीएम एवं ट्रेलर बेड़े में 50% की बढ़ोतरी हुई है। निवारक तथा पूर्वाभासी अनुरक्षण पर काफी अधिक जोर दिया गया है। अतः प्रमात्रा में वृद्धि के बावजूद लागत के एक बड़े अनुपात में बेड़े में आनुपातिक वृद्धि होगी। यह वर्ष 2006 में आरआरएम लागत में कम से कम 50% वृद्धि में परिणामी होगी।

(ङ) इसके अतिरिक्त, वर्ष 2006 और 2007 के दौरान एक चरणबद्ध तरीके में 'प्रयुक्त' क्यूसी एवं आरटीजी की बृहत अभियांत्रिक वैद्युत एवं इलेक्ट्रॉनिक पुनर्संज्जा की आयोजना है। इसमें लगभग 1.5 करोड़ रुपए का व्यय होगा। ये सभी अनुमानित आरआरएम लागत में प्रतिबिम्बित हैं। वर्ष 2008 का 5.03 करोड़ रुपए का अनुमान 117 रुपए प्रति टीईयू के समतुल्य है, जो संभवतः देश में निम्नतम है। यह एक अति यथार्थवादी अनुमान है।

- विगत वर्षों के वास्तविक आंकड़ों की तुलना में वर्ष 2005 में 37% की वृद्धि का औचित्य बताते हुए पीएसए सिकाल द्वारा किए गए अनुरोधों के संदर्भ में यह स्पष्ट किया गया था कि वर्ष 2005 के वास्तविक आंकड़ों में पहले ही अतिरिक्त उपकरण यथा 1 क्यूसी, 4 आरटीजी, 4 प्राइम मूर्स तथा वर्ष के दौरान नियोजित अन्य उपकरण को लेख में शामिल कर लिया गया है।

- चार आरटीजी को 8 जनवरी, 2005 तक पूर्णतया चालू कर दिया गया था तथा ये 7 जनवरी, 2006 तक वारंटी के अंतर्गत हैं। इसी प्रकार, 9 जून, 2005 तक एक क्यूसी को पूर्णतया चालू कर दिया गया था तथा इसकी वारंटी 8 जून, 2006 तक प्रभावी रहेगी। वर्ष 2005 के आरआरएम व्यय में अतिरिक्त उपकरण के प्रभाव को हिसाब में शामिल नहीं किया गया है। प्रतिशतता में वृद्धि अत्यधिक भारी प्रतीत होती है, क्योंकि यह एक अति निम्न आधार से हुई है। वास्तविक प्रमात्रा प्रतिशत वार्षिक वृद्धि से अधिक प्रासंगिक है; ऐसा बड़े में वृद्धि तथा निम्न आधार, दोनों के कारण है। मरम्मत एवं अनुरक्षण में वृद्धि की वास्तविक प्रमात्रा वर्ष 2006 में केवल 1.25 करोड़ रुपए, 2007 में 0.85 करोड़ रुपए तथा वर्ष 2008 में 0.2 करोड़ रुपए है। हमारे अनुरोधों के दृष्टिगत, टीएएमपी से अनुरोध है कि वह दिशानिर्देशों के अनुसार अनुभूत मूल्यवृद्धि स्तर के बजाए एक कुशलतापूर्वक अनुरक्षित टर्मिनल की युक्तिसंगतता का अवलोकन करे।

- (vii) • संबंधित पूर्व वर्षों की तुलना में वर्ष 2006 से 2008 के लिए बिजली की यूनिट लागत में 8% की वार्षिक मूल्यवृद्धि तथा पूर्व वर्षों की तुलना में वर्ष 2006 से 2008 के लिए 'अन्यों' में 10% से 16% वृद्धि एवं वर्ष 2005 के अनुमानों की तुलना में वर्ष 2006 में सामान्य उपरिशीर्षों में 9% वृद्धि का औचित्य इस तथ्य के आलोक में बताएं कि संशोधित दिशानिर्देशों में यह स्पष्ट निर्धारित किया गया है कि व्यय का अनुमान थोक मूल्य सूचकांक में वर्तमान उतार-चढ़ाव पर आधारित होना चाहिए।

- (क) इसके वाणिज्यिक प्रचालन के आरंभ से बिजली के प्रशुल्क में तीन प्रमुख संशोधन किए गए हैं अर्थात् जनवरी, 2000 में इकाई लागत में 13.3% की तथा नियत लागत में 17.65% की वृद्धि, 2002 में इकाई लागत में 10.52% तथा नियत लागत में 50% की वृद्धि तथा मार्च, 2003 में इकाई लागत में 19.05% की वृद्धि। प्रभावी रूप से, बिजली की लागत, जो जनवरी, 2000 के आरंभ में हमारे मामले में 5.24 रुपए प्रति इकाई थी, अब 7.66 रुपए प्रति इकाई है, जो लगभग 46% की वृद्धि है। अगला संशोधन अवश्यभावी है। इसी प्रकार, डीजल की कीमत जनवरी, 2000 में 15.62 रुपए प्रति लीटर थी, जोकि अब 31.15 रुपए प्रति लीटर है, यह लगभग 120% की वृद्धि है। यह ईंधन तथा बिजली के लिए इसके पूर्वानुमान का औचित्य सिद्ध करता है।

वर्ष 2006 तथा 2007 के लिए ईंधन एवं विद्युत लागत में 35% तथा 25% की अनुमानित वृद्धि का औचित्य बताएं, जो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार यथा अनुमत मूल्यवृद्धि स्तर से अधिक है।

- (ख) व्यवसाय व्यय स्थिर नहीं रहता। यदि ऐसा होता तो केवल एक मुद्रास्फीतिकारी समायोजन ही पर्याप्त होता। तथापि, व्यवसाय माहौल तथा प्रतिस्पर्धी परिदृश्य में परिवर्तन ग्राहक मांगों तथा आवश्यकताओं में वर्धन में परिणामी होंगे। बढ़ती प्रतिस्पर्धा के साथ, विपथन तथा बाजार विकास व्ययों में भी मुद्रास्फीति के अनुपात में अधिक वृद्धि होगी। अतः 'अन्य' व्ययों के लिए इसके पूर्वानुमान में मुद्रास्फीतिकारी समायोजन से अधिक की आवश्यकता है। इस प्रकार इसका पूर्वानुमान न्यायोचित है।

- यह स्पष्ट नहीं है कि प्रति टीईयू विद्युत खपत में वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए प्रत्येक वर्ष में 12% प्रति वर्ष की वृद्धि क्यों की गई है।

- यह वस्तुतः खपत की गई विद्युत/ईंधन की वास्तविक मात्रा है तथा प्रति टीईयू विद्युत/ईंधन खपत की मात्रा नहीं है।

- वर्ष 2006 तथा 2007 के दौरान प्रस्तावित अभियांत्रिकी/विद्युत तथा इलेक्ट्रॉनिक उपकरण में लगभग 1.5 करोड़ रुपए की पुनर्संज्जा लागत मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में शामिल बताई गई है। यह स्पष्ट करें कि इस व्यय को मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत से अलग करके उपकरण लागत में क्यों न जोड़ दिया जाए, क्योंकि उपकरण की पुनर्संज्जा से आस्ति के जीवनकाल/क्षमता बढ़ाने की संभावना है तथा इसका लाभ व्यय उपगत किए जाने के वर्ष से आगे तक उपलब्ध रहेगा।

- इलेक्ट्रॉनिक कार्डों की उपलब्धता में कठिनाई/अपक्षय हो जाने के कारण 4 आरटीजी तथा एक क्यू क्रेन को प्रतिस्थापित किया जाना आवश्यक है (ऐसा अनुरक्षणीयता सुधार हेतु किया जाता है)। प्रचालन सुरक्षा में सुधार लाने के लिए 1 क्यूसी हॉयस्ट की ब्रेक प्रणाली को प्रतिस्थापित किया जा रहा है। पुरातन हो जाने के कारण हानि हुई अपेक्षित ट्राली गति हासिल करने के लिए 1 क्यूसी की ट्राली/केबिन प्रणाली में सुधार किए जा रहे हैं। लगभग 1.5 करोड़ रुपए की लागत पर किए जा रहे ये प्रमुख सुधार कार्य हैं। ये मरम्मत कार्य मूल उपयोगी जीवनावधि को बढ़ाने या क्षमता में वृद्धि नहीं करते; बल्कि इन्हें, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, अनुरक्षणीयता, प्रचालनात्मक कुशलता एवं सुरक्षा के वांछित स्तर को हासिल करने के लिए किया जाता है। मासिक लेखाकरण प्रक्रिया तथा ठोस व्यवसाय व्यवहार के अनुसार उन्हें वर्ष 2006 तथा 2007 में 'मरम्मत तथा अनुरक्षण' व्यय माना गया है।

- (viii) (क) संभावित हानि को निर्दिष्ट करें, यदि रॉयल्टी को वर्ष 2005 (अप्रैल से दिसम्बर तक), 2006, 2007 तथा 2008 के प्रशुल्क निर्धारण हेतु लागत के रूप में शामिल नहीं किया जाता।

(क) अनुमानित नियोजित पूंजी, परिणामी आरओसीई तथा वर्ष 2005 से 2008 के लिए टीपीटी को अदा की जाने वाली रॉयल्टी नीचे सारणीबद्ध की गई है :-

(करोड़ रुपए)

	2005	2006	2007	2008
कुल नियोजित पूंजी	68.56	68.87	67.72	67.24
आरओसीई	10.28	10.33	10.16	10.09
टीपीटी को अदा की गई रॉयल्टी	15.00	22.43	33.52	49.60

(ख) 31 मार्च, 2005 से आगे की अवधि के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की लागत मद के रूप में अनुज्ञेयता संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार होगी।

(ख) वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए आरओसीई केवल लगभग 11 करोड़ रुपए प्रति वर्ष है, जबकि उसी अवधि के लिए वास्तविक रॉयल्टी 22.43 करोड़ रुपए से 49.6 करोड़ रुपए तक भिन्न-भिन्न है। अतः वैध व्यवसाय व्यय के रूप में अदा की गई 100% रॉयल्टी की पूर्ति हेतु केवल आरओसीई ही पर्याप्त नहीं है। यदि टीएमपी 100% रॉयल्टी अनुमत कर भी देता है, तब भी इसका प्रशुल्क प्रतिस्पर्धी होगा। हमारी सर्वाधिक कुशल सेवा की पृष्ठभूमि में अवलोकन करने पर यह व्यापार तथा निवेशकों के सर्वाधिक हित में होगा। अतः टीएमपी से अनुरोध है कि तृतीकोरन पत्तन न्यास को अदा की गई 100% रॉयल्टी 31 मार्च, 2005 के पश्चात आरंभ अवधि के लिए वैध व्यवसाय के रूप में अनुमत की जाए।

- (ix) (क) किराए पर लिए गए अतिरिक्त उपकरण, यदि कोई हो, को निर्दिष्ट करें तथा उपकरण किराया संविदाओं की प्रतियां प्रस्तुत करके अनुमानों की पुष्टि करें।

(क) सिविल एवं वैद्युत निर्माण कार्य, यार्ड विस्तार तथा 4 नए प्राइम मूवर्स एवं ट्रेलरों का क्रय इसकी स्वयं की निधियों का प्रयोग करके किया गया था। एक प्रयुक्त क्यूसी तथा 4 प्रयुक्त आरटीजी का वर्धन एक सिंगापुर आधारित कंपनी अर्थात् ढाका प्रा० लि० के साथ पांच वर्षों के लिए प्रचालनात्मक पट्टा व्यवस्था के माध्यम से किया गया था। मासिक पट्टा भुगतान क्यूसी के लिए 58,800 अमरीकी डॉलर तथा आरटीजी के लिए 44,800 अमरीकी डॉलर है। इस अनुमान के समर्थन में पट्टा करार की प्रतियां प्रस्तुत कर दी गई हैं।

(ख) पट्टा किराए के भुगतान पर क्यूसी तथा आरटीजी के पट्टे के लिए ढाका पीटीई लि० के साथ किए गए पट्टा संधि (करार) के संदर्भ में कृपया, स्पष्ट करें कि क्या फर्म का चयन प्रतिस्पर्धी बोली के आधार पर किया गया था तथा साथ ही लागत मद के रूप में इस व्यय को स्वीकृत करने के लिए इस लेन-देन के उचित अंतर संबंध को भी प्रमाणित करें।

(ख) क्यूसी तथा आरटीजी के पट्टे के लिए ढाका प्रा० लि० के साथ पट्टा करार, प्रतिस्पर्धी बोली पर आधारित है। कीमतें प्रतिस्पर्धी हैं तथा लेन-देन के उचित दूरी संबंध पर आधारित हैं। केपीएमजी के लिए अंतरण कीमत निर्धारण रिपोर्ट की एक प्रति भी कीमतों के औचित्य निर्धारण हेतु प्रस्तुत की गई है।

- (x) (क) कृपया, स्पष्ट करें कि सीआईटीओएस के लिए प्रदत्त/संदेय वार्षिक लाइसेंस शुल्क को किस शीर्ष के अंतर्गत शामिल किया गया है।

(क) टर्मिनल प्रचालनात्मक प्रणाली (टीओएस) की वार्षिक लागत को "सामान्य उपरिव्यय" के अंतर्गत शामिल किया गया है। मूलतः क्रय किए गए सीआईटीओएस के लिए लाइसेंस जनवरी, 2006 में समाप्त हो जाएगा। चूंकि, प्रौद्योगिकीय एवं व्यवसाय संकल्पना प्रगति के कारण इस प्रणाली के उन्नयन किए जाने की आवश्यकता है, यह चार छांटे गए बोलीदाताओं को एक नई तथा अधिक उन्नत टीओएस के लिए निविदाएं भेज रहा है। आदेश को शीघ्र ही अंतिम रूप दे दिया जाएगा। वर्ष 2006 से 2008 के लिए अनुमानित लागत एक नई टर्मिनल प्रचालनात्मक प्रणाली के लिए है तथा इसे सामान्य उपरिव्यय के अंतर्गत शामिल किया गया है।

(ख) टर्मिनल प्रचालन प्रणाली (टीओएस) के लिए लाइसेंस शुल्क की अनुज्ञेयता दर्शाते हुए विगत वर्षों के आयकर निर्धारण आदेश को प्रस्तुत करें, ताकि इस लेन-देन के उचित अंतर संबंध को स्थापित किया जा सके।

सीआईटीओएस का मौलिक लाइसेंस का जनवरी 2006 में अवसान हो जाना बताया गया है। यदि इस संबंध में एक नए लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए गए हैं, तो कृपया उसकी प्रति प्रस्तुत करें। कृपया, स्पष्ट करें कि क्या फर्म का ध्यान प्रतिस्पर्धी बोली के आधार पर किया गया था तथा साथ ही इस व्यय को लागत मद के रूप में स्वीकृत करने के लिए इस लेन-देन के उचित अंतर संबंध को भी प्रमाणित करें।

(xi) कोई भी व्यय, जो तकनीकी सेवा शुल्क के समान है, अनुमानों में शामिल किया जा सकता है, बशर्ते कि ऐसी मदों की अनुज्ञेयता दर्शाते हुए पूर्व वर्षों के लिए आयकर निर्धारण आदेशों के प्रस्तुतिकरण द्वारा ऐसे लेन-देन के उचित अंतर संबंध की पुष्टि की जाए।

(xii) पुष्टि करें कि मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए जीवन मानकों के साथ सीधी रेखा विधि से अथवा रियायत करार में निर्धारित जीवन मानकों के आधार पर, जो भी उच्चतर हो, किया गया है।

(xiii) शीर्ष 'अन्य व्यय' के अंतर्गत बीमा लागत के अनुमान को 2004 में 39 लाख रुपए से बढ़ाकर 2005 में 57 लाख रुपए करने की पुष्टि दस्तावेजी समर्थनों से करें। वर्ष 2007 तथा 2008 के दौरान बीमा लागत में वृद्धि होने के अनुमान के कारण स्पष्ट करें, जबकि सकल ब्लॉक में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। वस्तुतः उन आस्तियों, जिनके लिए बीमा कवच लिया गया है, वर्षानुवर्ष हासिल होगा तथा इसलिए बीमा लागत में भी कमी आनी चाहिए।

(xiv) वर्ष 2006 के दौरान सकल ब्लॉक में वर्धन अर्थात् (संयंत्र तथा मशीनरी में 259 लाख रुपए तथा सूचना प्रौद्योगिकी में 462 लाख रुपए) के दृष्टिगत टर्मिनल की क्षमता में वर्धन को निर्दिष्ट करें। साथ ही सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वर्धनों के कारण यूनिट प्रचालन लागत में कमी, यदि कोई हो, अनुमानित अतिरिक्त यातायात/व्यवसाय अथवा प्रचालनात्मक क्षमता में किसी सुधार को निर्दिष्ट करें।

(xv) (क) कार्यशील पूंजी का परिकलन करते समय संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विविध कर्जदारों को दो माह की संपदा आय तथा टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित किया गया है। पीएसए सिकाल के लिए संभवतः ये दो मर्दे संगत नहीं हैं। इस स्थिति के दृष्टिगत तथा साथ ही यह मान्य करते हुए कि प्रभारों का संग्रहण किसी प्रचालक द्वारा अग्रिम कर लिया जाता है, विविध कर्जदारों को 10 दिन के राजस्व पर अनुमानित करने का औचित्य बताएं।

(ख) आयकर कार्यवाहियां जारी हैं तथा अभी अंतिम चरण पर नहीं पहुंची हैं। आयकर विभाग ने सीआईटीओएस वार्षिक लाइसेंस शुल्क के संबंध में कोई स्पष्टीकरण नहीं मांगा है।

लाइसेंस करार के लिए नई व्यवस्था अभी भी निविदाकरण चरण पर है।

इसने पुष्टि की है कि तकनीकी सेवा शुल्क के समान कोई व्यय नहीं है।

मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए जीवनावधि मानदंडों के साथ सीधी रेखाविधि के अनुसार किया जाता है।

लाइसेंस करार के खंड 10.6.2 के अनुसार, बीमा आस्तियों के 'प्रतिस्थापन मूल्य' पर आधारित होगा। यह अच्छा वाणिज्यिक विवेकपूर्णता तथा एक स्वीकृत व्यवसाय व्यवहार भी है। अतः बीमा लागत में सीमांत वृद्धि होगी तथा इसमें कमी नहीं आएगी। इसने इन अनुमानों का औचित्य सिद्ध करने के लिए दस्तावेज भी प्रस्तुत किए हैं।

वर्ष 2006 में सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वर्धन का ब्योरा प्रस्तुत कर दिया गया है। संयंत्र एवं मशीनरी में 259 लाख रुपए के वर्धन में मुख्यतः रीच स्टेकर के लिए 143 लाख रुपए तथा वैकल्पिक विद्युतापूर्ति के लिए 80 लाख रुपए शामिल हैं। इसी प्रकार, सूचना प्रौद्योगिकी में प्रमुख वर्धन उन्नत टर्मिनल प्रचालनात्मक प्रणाली के लिए 315 लाख रुपए और वेब आधारित साल्यूशन के लिए 64 लाख रुपए हैं। नियोजित पूंजी की तुलना में सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धि अत्यधिक कम है। वर्धन प्रौद्योगिकीय अपक्षय तथा व्यवसाय परिष्करण के कारण सूचना प्रौद्योगिकी उत्पादों के प्रतिस्थापन तथा सीमा शुल्क प्रक्रियाविधियों में सुधारों के समनुरूप गेट निष्पादन को बनाए रखने के लिए संतुलन उपकरण के वर्धन के स्वरूप के हैं। वैकल्पिक विद्युतापूर्ति स्रोत के वर्धन से प्रचालन की विश्वसनीयता में लगभग 98% से 100% का सुधार होगा। इसने सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वर्धनों के कारण क्षमता में किसी वर्धन की परिकल्पना नहीं की है।

(क) संशोधित दिशानिर्देशों में विविध कर्जदारों को दो माह की संपदा आय (जैसे हमारे मामले में स्टोर किराया) तथा टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित किया है। ये व्यय पीएसए सिकाल के लिए अत्यंत संगत हैं। साथ ही, इन प्रभारों का अग्रिम संग्रहण नहीं किया जाता, बल्कि उन्हें सेवाएं प्रदान करने के बाद संग्रहित किया जाता है। ऐसा होने से, पीएसए सिकाल ने आपात स्थितियों की व्यवस्था हेतु बिलिंग के 10 दिनों की दर पर कार्यशील पूंजी का अनुमान लगाया है। यह टीएएमपी द्वारा सामान्य अनुमत सीमा अर्थात् 2 माह के राजस्व के समतुल्य से काफी कम है।

(ख) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित एक माह के नकद व्यय के मानदंड की तुलना में नकद एवं बैंक अधिशेष में लगभग छः से आठ माह के नकद व्यय को शामिल किया गया है। कार्यशील पूंजी में नकद एवं बैंक अधिशेष के अनुमान में प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप संशोधन करें।

(ख) नकद के अनुमान के संदर्भ में, यह प्रस्तुत किया गया है कि नकद तथा बैंक अधिशेष में हाथ में विद्यमान नकदी के साथ-साथ बैंक अधिशेष शामिल हैं। जबकि हाथ में विद्यमान नकदी दिशानिर्देशों में व्यवस्थित सीमा के अनुसार है, बैंक में अधिशेष किसी विशिष्ट सीमा के न होने के कारण ऐसे अधिशेषों का अनुरक्षण करने के औचित्य तथ्य उसकी तर्कसंगतता द्वारा शामिल है।

बैंक अधिशेष रणनीतिक प्रयोजनों के लिए पीएसए सिकाल के टर्मिनल व्यवसाय में नियोजित कुल पूंजी का भाग है। यह वर्तमान आस्ति उपभोग की गई वित्तीय सुविधाओं अर्थात् अनुकूल ब्याज दर, टीपीटी को बैंक गारंटी जैसी अनिधिपोषित सुविधाएं उपलब्ध कराना, कारपोरेट गारंटी की अपेक्षाओं में शिथिलता, इत्यादि के लिए सर्वोत्तम शर्तें हासिल करने के लिए आवश्यक है। आवधिक रूप से इसका प्रयोग पूंजीवर्धनों तथा उच्च अपक्षय दर वाले सूचना प्रौद्योगिकी उत्पादों की प्रतिस्थापन आवश्यकताओं को वित्तपोषित करने के लिए भी किया जाता है। उपलब्ध वित्तीय सहायता कई अन्य क्षेत्रों की लागतों को कम करने में सहायक होता है।

पीएसए सिकाल निम्न प्रचालनात्मक लागत तथा अति निम्न निवल आस्तियों वाला एक विशिष्ट मामला है। अतः वृद्धिकारी रॉयल्टी प्रतिबद्धता वाले प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के अनुरक्षण के लिए ऐसे संकटरोधक भंडार की आवश्यकता है, जिससे हमारे लिए अपनी कानूनी बाध्यकारी बाध्यताएं पूरा करना सुकर हो जाता है। इस बैंक अधिशेष के साथ भी पीएसए सिकाल की नियोजित पूंजी अति लघु है तथा प्रतिफल (आय) प्रथम तथा द्वितीय उच्चतम उद्धृत के बीच अंतर को पूरा करने के लिए कम है।

(xvi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार कुशलता सुधार को मापने के लिए न्यूनतम सीमा पूर्ववर्ती चक्र में उसी टर्मिनल द्वारा हासिल किया गया औसत निष्पादन है। अन्य टर्मिनलों के निष्पादन तथा साथ ही उनमें उदग्रहित प्रशुल्क का संदर्भ संगत नहीं है।

पीएसए सिकाल को सलाह दी जाती है कि वह विगत अवधि के दौरान हासिल किए गए लागत अपचयन, यदि कोई हो, की प्रमात्रा बताएं तथा साथ ही यह सिद्ध करें कि लागत अपचयन इसके टर्मिनल के कुशलता सुधार के कारण है तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत खंड के अनुसार विचाराधीन प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु व्यय के संगत अनुमानों में अपने हिस्से का दावा करें।

वाणिज्यिक प्रचालन के आरंभ से ही, पीएसए सिकाल ने कुशलता नेतृत्व तथा लागत नेतृत्व हासिल करने के लिए अत्यधिक मेहनत से काम किया है। टीएमपी को प्रस्तुत आंकड़े (विगत तथा अनुमानित दोनों) इस उपलब्धि को प्रतिबिंबित करते हैं। अतः इसके अनुरोध को मानकीय लागत दृष्टिकोण पर आधारित प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के लिए एक परीक्षण मामले के रूप में विचार किया जाना है। हालांकि, कानून का नेक इरादा बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन तथा न्यूनतम सीमा से निम्न निष्पादन के लिए हतोत्साहन देना है, दिशानिर्देशों की वास्तविक व्याख्या इस नेक इरादे को कार्यों में रूपांतरित नहीं करती। यह इस तथ्य के कारण है कि प्रोत्साहनों के लिए ये प्रावधान बीच-बीच में शुरू किए जाते हैं तथा वह भी ऐसी स्थिति के लिए व्यवस्था करने के किन्हीं संक्रमणीय उपबंधों के बिना जहां सभी प्रचालक निष्पादन स्तर के अर्थ में एकसमान मंच पर नहीं हैं।

प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह नीति के आशय पर विचार करे तथा उस कार्यक्षेत्र का निर्धारण करे, जिसमें प्राधिकरण किसी प्रचालन के संबंध में, जिसका प्रशुल्क सर्वोत्तम निष्पादन न्यूनतम सीमाओं को पूरा करने के बावजूद देश भर में निम्नतम है।

(xvii) डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रुपए में रूपांतरित करने के प्रयोजनार्थ टर्मिनल में पोट के बर्थ करने के वास्तविक समय की तिथि को परिकलित करने संबंधी प्रस्तावित शर्त संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.1 तथा 2.19.2 के समनुरूप नहीं पाई गई है।

निर्यात कंटेनरों पर भंडारण प्रभार के मामले में, रूपांतरण पतन परिसर में कंटेनरों के आगमन की तिथि से प्रभावी नहीं किया जाएगा, बल्कि टर्मिनल में कंटेनर आगमन की तिथि से प्रभावी होगा।

टीएमपी से अनुरोध है कि वह डॉलर दरों को रुपया दरों में रूपांतरित करने के लिए बर्थ करने का वास्तविक समय (एटीबी) प्रयुक्त करते हुए नम्यता प्रदान करे, क्योंकि यह किसी विशिष्ट यान में जाने वाले सभी निर्यात बक्से के लिए एकसमान विनिमय दर में परिणामी होगी तथा बिलिंग प्रक्रिया अधिक सरल हो जाएगी। सामान्यतः, सभी निर्यात बक्से एटीबी में केवल 2 से 3 दिन पहले प्राप्त होते हैं तथा इसलिए अंतर बहुत ही कम होगा।

चूंकि, टीपीटी तथा पीएसए सिकाल, दोनों ही भंडारण तथा भंडारण प्रभारों का संग्रहण करने में अंतर्ग्रस्त हैं, प्रस्तावित उपबंध (प्रावधान) सही है।

(xviii) विनिमय दर की नियमित समीक्षा का निर्धारण करने वाले संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.19.3 को शामिल करें।

(xix) जहां लेन-देन इलेक्ट्रॉनिक डाटा इंटरफेस (ईडीआई) के जरिए नहीं किए जाते, उस मामले में प्रयोक्ताओं से जमाराशि का संग्रहण करने संबंधी प्रस्तावित प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 तथा 2.18.3 के समनुरूप नहीं पाए गए हैं। अतः 2.6 पर प्रस्तावित प्रावधान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 से 2.18.3 के साथ संशोधित किया जाए। प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान/प्रचालक द्वारा विलंबित परिदाय के लिए दंडात्मक ब्याज की सही दर को भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2% अधिक पर अद्यतन करें, जैसाकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कहा गया है।

(xx) प्रस्तावित टिप्पणी सं० 10 को शामिल करने के कारण स्पष्ट करें, जो सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 48 के अंतर्गत निपटान हेतु आयात से भरे कंटेनर को ऑफ डॉक सीएफएस में अंतरित करने के संबंध में है, यदि ऐसे कार्गो को अवतरण की तिथि से 25 दिन के भीतर समायोजित नहीं किया जाता। इस संबंध में सीमाशुल्क के संगत आदेश की प्रति प्रस्तुत करें।

महापतन न्यास अधिनियम, 1963 में निर्धारित समय-सीमा के भीतर परिसर से न हटाए गए माल के निपटान के लिए अथवा यदि दरों या किराए की अदायगी न की गई हो, धारा 61 तथा 26 के अंतर्गत प्रावधानों का विशिष्ट निर्धारण किया गया है।

(xxi) पेशकश न की गई सेवाओं के लिए छूटों से युक्त एक सम्मिश्र बॉक्स दर का प्रस्ताव न करने के कारण स्पष्ट करें।

(xxii) इस प्राधिकरण ने दिनांक 20 सितम्बर, 2002 के अपने आदेश के तहत (जिसे रोक दिया गया है) प्रति कंटेनर 8.04 अमरीकी डॉलर के बांधने/खोलने के प्रमारों को हटा दिया था, जिसके लिए कारणों को उक्त आदेश में विस्तार में वर्णित किया गया है। सामान्य कंटेनर/पोतांतरण कंटेनर के जहाजी कुली प्रमार के लिए प्रस्तावित दर तथा कंटेनर के अंतरण के लिए प्रमार का आकलन विद्यमान बांधने/खोलने के प्रमार को जहाजी कुली प्रमार में जोड़ कर तथा उसमें 30% की वृद्धि करके किया जाता है। यह इन मदों के लिए सितम्बर, 2002 के आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क स्तर से लगभग 100% से 124% की वृद्धि बैठती है। प्रदत्त सेवाओं की लागत के संदर्भ में प्रस्तावित दर का औचित्य बताएं।

(xxiii) उस प्रत्येक उपकरण या सेवा केन्द्र के लिए ब्योरेवार लागत पत्र प्रस्तुत करें, जिसके लिए सेवा प्रदान करने की वास्तविक लागत के संदर्भ में अलग-अलग प्रशुल्क मदों की युक्तिसंगतता का निर्धारण करने हेतु प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है।

यान लगभग 14 से 18 घंटे में वापस लौट जाते हैं, अतः संशोधित दिशानिर्देशों के 2.19.3 का उक्त खंड प्रयोज्य नहीं है।

ग्राहकों के साथ लेन-देन के लिए ईडीआई मार्ग का उचित त्रिपक्षीय व्यवस्थाओं के साथ स्थिरीकरण किया गया है। अतः कोई जमाराशियां नहीं होंगी। यह टीपीटी की ईडीआई व्यवस्था के समरूप है तथा सभी ग्राहकों ने इसे सुस्वीकार किया है। इसने प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब/टर्मिनल द्वारा प्रतिदाय में विलंब के लिए दंडात्मक ब्याज के उद्ग्रहण के किसी भी प्रावधान का प्रस्ताव नहीं किया है। इसने यह कथन करने के लिए एक प्रावधान का प्रस्ताव किया है कि इसके सीमाशुल्क के सभी लेन-देन उचित त्रिपक्षीय करार के साथ केवल इलेक्ट्रॉनिक डाटा इंटरफेस (ईडीआई) के जरिए ही किए जाएं।

इसने संशोधित सीमाशुल्क अधिसूचना के अनुसार प्रावधान में संशोधन कर दिया है (उसकी प्रति प्रस्तुत की गई है)।

बीजक भेजने के समय सीएचए तथा एमएलओ की अंतर्ग्रस्तता के कारण तथा कुछ प्रशुल्क मदों में अमरीकी डॉलर घटक होने के कारण सम्मिश्र बॉक्स दर संभव नहीं है।

समझौता ज्ञापन में पीएसए सिकाल के लिए नए प्रशुल्क के अधिसूचित किए जाने तक 1999 के प्रशुल्क के आधार पर प्रमार एकत्र करना जारी रखने की व्यवस्था की गई है। अतः 1999 के प्रशुल्क के आधार पर 30% का उर्ध्वमुखी संशोधन प्रयोज्य करना युक्तिसंगत है।

एक कंटेनर टर्मिनल निर्यात बक्से प्राप्त करने तथा जहाज पर लादने एवं आयात बक्सों के लिए विलोमतः व्यापक सेवा की पेशकश करता है। यह प्रमुख पत्तन से भिन्न है, जो लदान/उतराई, कार्गो की विभिन्न किस्मों के प्रहस्तन, ढके तथा खुले भंडारण भूमि प्रयोग आवंटन इत्यादि जैसी विविध सेवाएं प्रदान करती है। कंटेनर प्रचालन के मामले में, परस्पर आर्थिक-सहायता संगत नहीं है। पारंपरिक रूप से प्रस्तावित भिन्न दरें बिलिंग में नम्यता तथा डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क की विद्यमानता के कारण हैं। प्रत्येक

उपकरण या सेवा केन्द्र के अंतर्गत लागत का विभाजन करना संभव नहीं है। समग्र दर वृद्धि केवल कुल राजस्व तथा कुल लागत स्थिति के जरिए ही न्यायोचित है।

(xxiv) अनुसूची 1.1., 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 तथा 1.9 में तटीय कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क का निर्धारण किया जाए, जो दिनांक 7 जनवरी, 2005 के हमारे आदेश सं० टीएमपी/4/2004-सामान्य के समनुरूप सामान्य कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क से 60% के स्तर से अधिक न हो।

तटीय यानों के लिए प्रशुल्क का निर्धारण टीएमपी द्वारा परिकल्पित रियायत के स्तर पर किया गया है।

(xxv) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.8 के अंतर्गत यथानिर्धारित उत्पादकता के न्यूनतम स्तरों को निर्दिष्ट करें। टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहनों तथा न्यूनतम स्तरों से नीचे निष्पादन के लिए हतोत्साहनों का प्रस्ताव किया जाए। साथ ही ऐसे न्यूनतम स्तरों तथा प्रोत्साहनों/हतोत्साहनों का प्रस्ताव करने के आधार को स्पष्ट करें।

उत्पादकता तथा विश्वसनीयता, दोनों के अर्थ में यह पहले दिन से ही देश का सर्वाधिक कुशल टर्मिनल रहा है। इसे इसके उत्कृष्टतम निष्पादन के लिए अभी तक कभी भी कोई मौद्रिक प्रोत्साहन प्राप्त नहीं हुआ है। विगत में पूर्ववर्ती प्रक्रियाओं जैसे 'कुशलता संबद्ध प्रशुल्क योजना' तथा 'न्यूनतम सीमाओं वाले कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों पर आधारित मानकीय लागत' से वांछित परिणाम हासिल नहीं हुए हैं।

(xxvi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.15 में निर्धारित सिद्धांत के अनुसरण में उस अवधि के लिए, जब पीएसए सिकाल की तटायारित सुविधाओं की विफलता/खराबी के कारण प्रचालन न हो सकने से यान इसके टर्मिनलों पर निष्क्रिय रहते हैं, गोदी किराया प्रभारों के समतुल्य वापसी अदायगी अनुमत करने की शर्त को शामिल करें।

अनेक अवसरों पर इसने उत्कृष्ट स्तर उत्पादकता के कारण यान को अपेक्षाकृत शीघ्र लौटाया है तथा विलंबित यानों के लिए 'केच अप' सेवाओं की व्यवस्था की है। यान/एमएलओ इस अपघित गोदी प्रयोग के लिए अतिरिक्त राशि का भुगतान नहीं करते हैं। साथ ही यह खंड पत्तन ग्राहकों के हित में सहायक होने के बजाए अधिक विवादों में परिणामी होगा।

(xxvii) तटीय यात्रा पर किसी भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोर्तान्तरण हेतु विदेशी पत्तन से या इसके विलोमतः पीएसए सिकाल पर अवतरण करने वाले कंटेनर पर प्रयोज्य दरों को स्पष्ट करते हुए एक प्रावधान समाविष्ट करें।

इसने इस अवलोकनों पर आधारित एक आवश्यक प्रावधान शामिल किया है।

(xxviii) प्रदत्त सेवाओं की लागत के संदर्भ में सितम्बर, 2002 के टीएमपी आदेश में अनुमोदित दर की तुलना में लिफ्ट ऑफ/लिफ्ट ऑन, हैच कवर प्रहस्तन, अतिरिक्त संघलन, रीफर संबद्ध प्रभारों, शट-आऊट तथा घाटशुल्क में लगभग 53% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।

समझौता ज्ञापन में पीएसए सिकाल को नया प्रशुल्क अधिसूचित किए जाने तक 1999 के प्रशुल्क पर आधारित प्रभार एकत्र करना जारी रखने की अनुमति दी गई है। अतः 1999 के प्रशुल्क पर आधारित 30% का उर्ध्वमुखी संशोधन प्रयोज्य करना तर्कसंगत है।

(xxix) रीफर कंटेनर को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार उद्ग्रहण इकाई का निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 के समनुरूप 4 घंटे के आधार पर किया जाए। ऐसा करते समय, प्रस्तावित दरों में सदृश समायोजन करें। साथ ही, विद्युतापूर्ति के वर्तमान प्रशुल्क तथा प्रति पारी बिजली की औसत खपत के संदर्भ में बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभारों की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।

इसने रीफर कंटेनर को बिजली की आपूर्ति के उद्ग्रहण की इकाई में 4 घंटे के आधार पर संशोधन किया है। इसके प्रचालन आरंभ के समय से बिजली प्रभारों में 46% की बढ़ोतरी हो चुकी है, जबकि इसके प्रस्ताव में 1999 की दरों से केवल 30% की वृद्धि की परिकल्पना की गई है।

(xxx) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.2 के अनुसार आयात से भरे हुए तथा खाली कंटेनर के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि के आरंभ संबंधी प्रस्तावित टिप्पणी को संशोधित करें।

संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 5.8.2 का अनुपालन करने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी में संशोधन किया गया है।

(xxxi) परित्यक्त कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभार के उद्ग्रहण हेतु समय-सीमा के संबंध में प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 5 अपूर्ण पाई गई है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.3 में निर्धारित विभिन्न प्रावधानों को शामिल करने के लिए उक्त टिप्पणी में संशोधन करें।

इसने नई सीमा-शुल्क अधिसूचना के समनुरूप प्रावधान में यह कथन करने के लिए संशोधन किया है कि जहां कंटेनर सीमा-शुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा/जब्त किया जाता है तथा उसे निर्धारित समय के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, वहां दुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करने तथा आवश्यक औपचारिकताओं के अनुपालन करने के अध्याधीन कार्यों निर्मुक्ति आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लगने बंद हो जाएंगे। अन्यथा

पकड़े गए/जब्त किए गए कंटेनर लाइन/प्रेषिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमा-शुल्क आबद्ध क्षेत्र में हटाए जाएंगे तथा उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने की तिथि से लागू होना बंद हो जाएगा।

(xxxii) यह कथन करने के लिए एक शर्त समाविष्ट करें कि उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उपाजित नहीं होंगे, जब पीएसए सिकाल प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनरों की सुपुर्दगी/नीवहन करने की स्थिति में नहीं है।

इस शर्त के लिए का शब्द घयन सुस्पष्ट होना चाहिए। इसमें विषयपरक व्याख्याएं नहीं की जानी चाहिए, जो ग्राहकों के हित में सहायक होने के बजाए विवादों में परिणामी हों। एक राष्ट्रीय सर्वसम्मति होनी चाहिए तथा सभी टर्मिनल उसका अनुसरण करेंगे।

(xxxiii) विशेषज्ञ प्रणाली सेवा के लिए अनुसूची 2.3 के अंतर्गत प्रति लेन-देन/रिपोर्ट 1000/- रुपए के प्रस्तावित प्रशुल्क का आधार स्पष्ट करें तथा साथ ही इस प्रशुल्क के उद्ग्रहण के बदले पेशकश की जाने वाली प्रस्तावित विशेषज्ञ सेवाओं का स्पष्ट रूप से उल्लेख करें। ऐसी सेवाएं वे नहीं होंगी, जो टर्मिनल प्रचालन के सामान्य क्रम में आवश्यक होती हैं/दी जाती हैं।

यह इसकी प्रणाली में किन्हीं विशेष रिपोर्टों/सूचना के सृजन से संबंधित है, जो नेमी स्वरूप की नहीं हैं, बल्कि ग्राहक के अनुरोध पर आधारित हैं। संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में इन सेवाओं को स्पष्ट किया गया है, जिनके लिए प्रस्तावित प्रशुल्क का उद्ग्रहण किया जाएगा।

10. तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) को निम्नलिखित मुद्दों पर भी अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है। टीपीटी ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों तथा टीपीटी द्वारा दिए गए उत्तर का सारांश नीचे सारणी में दिया गया है :-

क्र०सं०

हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न

टीपीटी द्वारा दिए गए उत्तर

(i) पीएसए सिकाल द्वारा वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए किए गए यातायात पूर्वानुमानों के औचित्य के संबंध में विशिष्ट अभ्युक्तियां प्रस्तुत करें।

बीओटी प्रचालक द्वारा हासिल किया जाने वाला न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए 3,00,000 टीईयू है। पीएसए सिकाल द्वारा टीएमपी प्रस्ताव में किए गए यातायात पूर्वानुमान वर्ष 2006 के लिए 356100 टीईयू है तथा 10% की वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2008 के लिए 430881 टीईयू है। यह पत्तन द्वारा किए गए यातायात पूर्वानुमानों के अनुसार है।

(ii) सफल बोलीदाता का घयन करने के लिए निविदा के खंड 5.6 (ख एवं ग) तथा 4.9.2 के अनुसार दी गई सभी बोलीदाताओं की बोलियों का एनपीवी विश्लेषण प्रस्तुत करें।

इसने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत कर दी है। पीएसए सिकाल द्वारा उद्धृत 13,914.88 लाख रुपए की तुलना में द्वितीय उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धृत राशि का निवल वर्तमान मूल्य 6521.18 लाख रुपए है।

(iii) वर्ष 2006 के दौरान संयंत्र तथा मशीनरी में 259 लाख रुपए की तथा सूचना प्रौद्योगिकी में 462 लाख रुपए की राशि का पीएसए सिकाल द्वारा वास्तविक निवेश किए जाने की युक्तिसंगतता पर अभ्युक्तियां प्रस्तुत करें तथा साथ ही यह पुष्टि करें कि क्या यह सीएलए की शर्तों के अनुरूप है।

इसने कोई विशिष्ट अभ्युक्तियां नहीं की हैं। टीपीटी ने कहा है कि सीएलए खंड संख्या 6.1.5 के अनुसार लाइसेंसधारक लाइसेंसशुदा परिसर पर या कंटेनर टर्मिनल पर वाणिज्य के संवर्धन तथा विकास के लिए सर्वोत्तम प्रयास करेगा, ताकि अधिकतम उपयोग हासिल किया जा सके तथा सदैव प्रचालन के इसके तरीके में दोस व्यवसाय व्यवहारों सहित इस उद्देश्य को प्राथमिकता देगा। लाइसेंस करार के अनुच्छेद 6, खंड 6.1.1 के अनुसार, लाइसेंसधारक द्वारा कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन, अनुरक्षण तथा मरम्मत के लिए पूंजीनिवेश सहित सभी आवश्यक संसाधन उपलब्ध कराए जाने अपेक्षित हैं।

(iv) तैनात/तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित उपकरण को विचार में लेते हुए वर्ष 2003 से 2008 तक के लिए पीएसए सिकाल टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता पर टिप्पणी करें।

बीओटी रियायत करार में उल्लिखित टर्मिनल क्षमता इसके आधुनिक प्रहस्तन उपकरण तथा सूचना प्रणाली समर्थन के साथ 3,00,000 टीईयू प्रतिवर्ष है। गोदी की लंबाई 370 मीटर तथा ड्राफ्ट 10.7 मीटर है। गोदी में आरंभतः 4 रबड़ टायर वाली ग्रेंट्री क्रेनों, 2 रेल माउण्टिड क्रेनों तथा ट्रेक्टरों एवं ट्रेलरों इत्यादि जैसी सहायक सुविधाओं की व्यवस्था की गई थी, जैसाकि बीओटी करार में निर्धारित है। कंटेनरों के प्रहस्तन तथा स्टेकिंग के लिए 10 हेक्टेयर (1,00,000 वर्गमीटर) भू-क्षेत्र की व्यवस्था की गई है। यह क्षेत्र 4,00,000 टीईयू कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए पर्याप्त है। तथापि, इन कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए उपलब्ध कराए गए उपकरण पर्याप्त नहीं थे

तथा प्रचालक से अतिरिक्त उपकरण की व्यवस्था करने का अनुरोध किया गया था, ताकि अधिक यातायात का प्रहस्तन सुकर हो सके। पत्तन के अनुरोध के अनुपालन में टर्मिनल प्रचालक ने एक और आरएमक्यूसी, चार आरटीजीसी और अपेक्षित प्राइम मूवर्स की संस्थापना के साथ-साथ यार्ड विस्तार की व्यवस्था भी की। अतिरिक्त अवसंरचना की व्यवस्था मार्च, 2005 के अंत तक कर दी गई थी। अतः टर्मिनल प्रचालक द्वारा वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए लगाए गए क्रमशः 356100 टीईयू, 391710 टीईयू तथा 430881 टीईयू के पूर्वानुमान सही हैं।

11.1. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 9 दिसम्बर, 2005 को आयोजित की गई। संयुक्त सुनवाई में पीएसए सिकाल, टीपीटी तथा संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपने अनुरोध प्रस्तुत किए थे।

11.2. संयुक्त सुनवाई में, भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (आईसीसीआई), तूतीकोरन सीमा-शुल्क गृह एजेंडस एसोसिएशन (टीसीएचए), तूतीकोरन स्टीमर एजेंडस एसोसिएशन (टीएसएच) एवं तूतीकोरन पत्तन प्रहस्तन एजेंडस एसोसिएशन ने उनके द्वारा पहले उठाए गए मुद्दों को दोहराते हुए आगे और लिखित अनुरोध प्रस्तुत किए हैं। तदनन्तर, टीसीएचए ने और अनुरोध किया है तथा उसे टीएसएच द्वारा शब्दशः दोहराया गया है। उक्त प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त आगामी अनुरोध पीएसए सिकाल को उनके सूचनार्थ/अभ्युक्तियों के लिए अग्रेषित किए गए थे। प्रत्युत्तर में, पीएसए सिकाल ने भी अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

12.1. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, पीएसए सिकाल से अनुरोध किया गया कि वह कम से कम अपनी वित्तीय स्थिति का सारांश संबंधित प्रयोक्ताओं को परिचालित करने के संबंध में अपना निर्णय इस प्राधिकरण को 19 दिसम्बर, 2005 तक सूचित कर दे।

12.2. अपने प्रत्युत्तर में पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि सारणी 7.4.0 तक अनुबंध सहित इसका प्रस्ताव, जिसमें लेखापरीक्षित लाभ एवं हानि विवरण तथा तुलनपत्र का सार शामिल है, टीएमपी द्वारा प्रयोक्ताओं को परिचालित कर दिया गया है और इसलिए सूचना को प्रयोक्ताओं में एक बार पुनः परिचालित करना आवश्यक नहीं है।

13. पीएसए सिकाल द्वारा किए गए अनुरोध पर विचार करते हुए और एमपीटी अधिनियम की धारा 111 में परिकल्पित परामर्श के अनुसरण में नौवहन, सड़क एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) ने एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत निम्नलिखित निदेश जारी किया है, जोकि 17 अगस्त, 2005 के समझौता ज्ञापन के खंड-4 के अंतर्गत अपेक्षित है:-

"पीएसए सिकाल के प्रस्ताव तथा 27.10.2005 को आयोजित बैठक में किए गए अनुरोधों के साथ-साथ उनके दिनांक 10.11.2005 के पत्र में किए गए अनुरोधों तथा टीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई अभ्युक्तियों पर विचार करने के पश्चात यह स्पष्ट रूप में रॉयल्टी के कम से कम एक भाग का दावा करने हेतु हानि उपगत करने की पूर्व शर्त इस मामले में पूरी नहीं हुई है। इसके अतिरिक्त, सीसीटीएल के मामले में लिए गए निर्णय को भावी प्रभाव से लागू किया गया है। अपवादात्मक संव्यवहार किए जाने के लिए इस मामले में कोई असाधारण परिस्थिति सामने नहीं आई है। अतः यह स्पष्ट रूप से पता चलता है कि 31 मार्च, 2005 तक की अवधि के लिए रॉयल्टी को पास थ्रू के रूप में अनुमत करने हेतु पीएसए सिकाल द्वारा किया गया अनुरोध आधारहीन है तथा इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता। टीएमपी को एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत पीएसए सिकाल के प्रशुल्क निर्धारण मामले पर तदनुसार विचार करने का निदेश दिया जाता है। इस मामले में टीएमपी संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों द्वारा मार्गदर्शित होगा।

14.1. केन्द्र सरकार द्वारा जारी नीति निदेश के अनुपालन में तथा साथ ही समझौता ज्ञापन की शर्तों पर विचार करने के पश्चात, पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लि० द्वारा प्रस्तुत किए गए विगत अवधि (अर्थात् 2002 से 2005) के लाभ/हानि विवरण को संशोधित किया गया था तथा पीएसए सिकाल को अग्रेषित कर दिया गया था। इसके अलावा, भावी अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारण की गई लागत स्थिति भी पीएसए सिकाल को उसकी टिप्पणियों, यदि कोई हों, के लिए उपलब्ध करा दी गई थी।

14.2. इस विवरण के अनुसार, इस प्राधिकरण के 2002 के आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण पीएसए सिकाल को उपाजित निवल लाभ 2002 के आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि से जून, 2006 तक की अवधि के लिए 66 करोड़ रुपये निर्धारित किया गया है। पहले प्रस्तुत की गई सूचना में पाई गई कुछ कमी की सीमा तक पीएसए सिकाल से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भी मांगे गए हैं।

15.1. समझौता ज्ञापन के खंड 8 में यह अपेक्षा की गई है कि पीएसए सिकाल को प्रमात्रात्मक परिकलन किए गए फायदे/लाभ पर अपने विचार अभिव्यक्त करने का एक अवसर दिया जाए। तदनुसार, पीएसए सिकाल से अनुरोध किया गया था कि वह 2002 के आदेशों को क्रियान्वित किए जाने के कारण उपाजित फायदे/लाभ, जैसाकि हमारे द्वारा प्रमात्रात्मक परिकलन किया गया है, पर अपने विचार 9 जून, 2006 तक प्रस्तुत करे। पीएसए सिकाल के अनुरोध पर इस तिथि को बाद में 15 जुलाई, 2006 तक बढ़ा दिया गया था। मांगी गई सूचना तथा पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत उत्तर नीचे तालिका में दिए गए हैं :-

क्र०सं०

टीएएमपी द्वारा मांगी गई जानकारी

पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत की गई जानकारी

(i) चूंकि, दिनांक 20 सितम्बर, 2002 का आदेश नवम्बर, 2002 में क्रियान्वित किया गया था, लाभ/हानि को भी आदेश के क्रियान्वयन की तिथि से संगत अवधि के लिए ही शामिल किया जाना आवश्यक है। तथापि, पीएसए सिकाल ने 2002 के पूरे वर्ष के लिए लाभ/हानि का ब्योरा तैयार किया है। पीएसए सिकाल द्वारा अपेक्षित ब्योरे प्रस्तुत किए जाने के अभाव में, वर्ष 2002 के लिए निवल अधिशेष/लाभ को दो महीनों के लिए यथानुपात आधार पर शामिल किया गया है। पुनः अनुरोध है कि वर्ष 2002 के लिए आदेश के क्रियान्वयन की तिथि से निवल लाभ/हानि निर्दिष्ट करें।

(ii) चूंकि, वर्ष 2005 पहले ही समाप्त हो चुका है, वर्ष 2005 के आंकड़ों को अपने सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित संपूर्ण वर्ष के वास्तविक आंकड़ों के साथ अद्यतन करें तथा वर्ष 2005 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की एक प्रति प्रस्तुत करें।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को जारी करने से पूर्व अंतिम आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण पर आधारित वर्ष 2005 के लिए 31 मार्च, 2005 तक की अवधि के लिए पृथक परिकलन दर्शाएं। पहली अप्रैल, 2005 से 31 दिसम्बर, 2005 तक की अवधि के लिए, नियोजित पूंजी पर आय के परिकलन के विशेष संदर्भ में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करें।

इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, वर्ष 2005 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा यथा सूचित वास्तविक आंकड़ों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश जारी किए जाने के पूर्व पिछले आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण के आधार पर तीन महीनों (जनवरी, 2005 से मार्च, 2005) के लिए यथानुपातिक शामिल किया गया है तथा नौ महीनों के लिए (अर्थात् अप्रैल, 2005 से दिसम्बर, 2005 तक) आंकड़ों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार आनुपातिक रूप से शामिल किया गया है।

(iii) वर्ष 2006 के प्रथम पांच माह भी लगभग पूरे हो चुके हैं तथा इसलिए वर्ष 2006 के लिए अनुमानित लागत को मई, 2006 तक वास्तविक आंकड़ों (इसके सीए द्वारा विधिवत प्रमाणित) के साथ तथा शेष अवधि के लिए अनुमानित आंकड़ों को अद्यतन करें। मई, 2006 तक इसके सीए द्वारा विधिवत प्रमाणित लेखों की एक प्रति भी प्रस्तुत करें।

(iv) इस मामले के निर्णीत होने तक वर्ष 2006 की लगभग आधी अवधि बीत जाएगी। इसका अर्थ है कि हमारे आदेश के क्रियान्वयन की तिथि से जून, 2006 तक कुल निवल लाभ लगभग ढाई वर्षों (अर्थात् जुलाई, 2006 से दिसम्बर, 2008) में विस्तारित किया जाना है। वर्ष 2009 के लिए अनुमान भी प्रस्तुत किए जाएं, ताकि विगत अवधि के लाभ को तीन वर्षों में फैलाया जा सके।

वर्ष 2002 की अवधि के लिए निवल लाभ/हानि के परिकलन का सर्वाधिक व्यवहारिक तरीका 2002 के टीएएमपी आदेश में प्रशुल्क के आधार पर नवम्बर एवं दिसम्बर की अवधि के लिए राजस्व का समायोजन करना है।

टीएएमपी द्वारा यथा निर्दिष्ट वर्ष 2005 के लिए लेखापरीक्षित लेखों की एक प्रति प्रस्तुत की गई है।

वर्ष 2006 के लिए पूर्वानुमानों की तुलना में वर्ष 2006 के प्रथम 5 महीनों के लिए वास्तविक आंकड़े दर्शाने वाला एक विवरण प्रस्तुत किया गया है।

वर्ष 2009 के लिए अनुमान 300,000 टीईयू पर अनुमानित उत्पादन के साथ दिए गए हैं, क्योंकि वर्ष 2009 में द्वितीय कंटेनर टर्मिनल निश्चित है।

- (v) पीएसए सिकाल ने कहा है कि वेतन संशोधन पहले ही पहली जनवरी, 2006 से प्रभावी कर दिया गया है। इस संबंध में अनुमानों का औचित्य सिद्ध करने के लिए वर्ष 2006 तक की वस्तुतः उपगत प्रत्यक्ष मजदूरी लागत प्रस्तुत करें। मजदूरी संशोधन से पूर्व प्रबंधकीय तथा प्रबंधकीय-भिन्न स्टाफ से संबंधित श्रम लागत का ब्योरा प्रस्तुत करें तथा वेतन संशोधन का प्रभाव निर्दिष्ट करें।

प्रबंधकीय तथा प्रबंधकीय-भिन्न स्थिति से संबंधित श्रम लागत का ब्योरा वेतन संशोधन का प्रभाव स्पष्ट करते हुए प्रस्तुत किया गया है, जैसाकि नीचे सारणीबद्ध है :-

श्रेणी	जनवरी-मई 2005	जनवरी-मई 2005	% वर्षानुवर्ष वृद्धि
प्रबंधकीय	8893480	9026761	1.5%
गैर-प्रबंधकीय	8462103	12179827	43.9%
जोड़	17355583	21206588	22.2%

- (vi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार, कुशलता सुधार करने की न्यूनतम सीमा पूर्ववर्ती चक्र में उत्तीर्ण टर्मिनल द्वारा हासिल किया गया औसत निष्पादन है। अन्य टर्मिनलों के निष्पादन तथा वहां उदग्रहित प्रशुल्क का वर्णन देना संगत नहीं है। जैसाकि पहले कहा गया है, पीएसए सिकाल विगत अवधि के दौरान हासिल किया गया व्यय अपचयन, यदि कोई हो, का प्रमात्रात्मक परिकलन करने तथा स्थापित करे कि लागत अपचयन इसके टर्मिनल के कुशलता सुधार के कारण है तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत खंड के अनुसार विचाराधीन प्रशुल्क के अपचयन के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु व्यय के संगत अनुमानों में अपने हिस्से का दावा करे।

टीएएमपी के ध्यान में यह लाया जाना है कि नियोजित पूंजी का लघु तथा हासकारी स्वरूप अननुमत रॉयल्टी की पूर्ति हेतु पर्याप्त आय प्रदान नहीं करता। अतः यह नितांत आवश्यक है कि तर्कसंगत/प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के साथ कुशलता लाभों को पीएसए सिकाल के स्थायी तथा कुशल प्रचालन के लिए प्राप्त किया जाए। टीएएमपी से पुनः अनुरोध है कि वह हमारे दिनांक 16 जनवरी, 2006 के पत्र के अनुबंध-ड में दिए गए औचित्यों पर अनुकूल विचार करे।

- 15.2. विगत अवधि के लिए लाभ/हानि के संबंध में पीएसए सिकाल की टिप्पणियां तथा हमारी टिप्पणियों के प्रति समेकित लागत विवरण का सार निम्न दिया गया है :

क. लाभ/हानि विवरण

क्र.सं.

हमारी टिप्पणियां

पीएसए सिकाल की टिप्पणियां

(i) पैरा III : राजस्व :-

पीएसए सिकाल द्वारा यथा सूचित वास्तविक आंकड़ों को शामिल किया गया है। चूंकि, वर्ष 2005 के लिए कोई अनुमान उपलब्ध नहीं थे, हमारे आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण लाभ/हानि का परिकलन करने के लक्ष्यमार्थ पीएसए सिकाल द्वारा सूचित की गई आय (अर्थात् इसके सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत सुनिश्चित नवम्बर, 2005 तक के वास्तविक आंकड़े तथा दिसम्बर, 2005 के लिए अनुमान) को शामिल किया गया है।

2002 के टीएएमपी आदेश के अनुबंध 1ख के अनुसार राजस्व (बांधने/खोलने की आय को घटाने के पश्चात्) शामिल किए गए अनुमानों के तहत दर्शाए गए हैं। अधिशेषों से आय का 15% घटाकर सहज परिकलन सुकर हो जाएगा।

हमारे विवरण में वर्ष 2003 तथा 2004 के लिए सूचित राजस्व 4895.65 लाख रुपए तथा 5542.08 लाख रुपए है। इसे सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुबंध 1(ख) में अनुमानित क्रमशः 659.71 लाख रुपए तथा 761.97 लाख रुपए की बांधने/खोलने की आय को घटा कर समायोजित किया गया है।

(ii) पैरा IV (ii) : रॉयल्टी :-

17 अगस्त, 2005 को तैयार किए गए समझौता ज्ञापन की शर्तों के अनुसार, 31 मार्च, 2005 से पूर्वावधि के लिए रॉयल्टी का संयवहार केन्द्र सरकार के नीति निर्देशों के अनुसार किया जाना है। केन्द्र सरकार के अधीन नौवहन मंत्रालय ने एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अन्तर्गत इस प्राधिकरण को दिनांक 17 अप्रैल, 2006 के पत्र संख्या पीआर-14019/6/2002-पीजी (खंड-1) के तहत एक नीति निर्देश जारी किया है, जिसमें 31 मार्च, 2005 में

प्रदत्त पूर्ण रॉयल्टी अनुश्रेय वास्तविक आंकड़ों के अंतर्गत दर्शाई गई है। हमने सरकार से अपने निर्णय की पुनरीक्षा करने का अनुरोध किया है। सरकार के दिनांक 17 अप्रैल, 2006 के निर्णय में भी टीएएमपी को इस मामले में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उपबंधों द्वारा मार्गदर्शित होने की अनुमति है। चूंकि, टीएएमपी के दिनांक 24 मई, 2006 के पत्र में दर्शाए गए परिकलन एक तत्काल हानि उपगत कराने वाली स्थिति में परिणामी होते हैं, टीएएमपी से अनुरोध है कि वह लागत के रूप में द्वितीय उच्चतम रॉयल्टी पर विचार करे। तथापि, चूंकि अनुमत आय में रॉयल्टी का

पूर्वावधि के लिए रॉयल्टी को पास धू के रूप में स्वीकृति न देने का निदेश दिया गया है। इस निदेश के अनुपालन में, पीएसए सिकाल द्वारा 31 मार्च, 2005 से पूर्वावधि के लिए अदा की गई रॉयल्टी राशि को इस विवरण में लागत के रूप में स्वीकृत नहीं किया गया है। 31 मार्च, 2005 से तदनंतर अवधि के लिए, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार रॉयल्टी को अगले बोलीदाता द्वारा उद्धृत राशि की सीमा तक रॉयल्टी को लागत के रूप में स्वीकार किया गया है। इस विशिष्ट अवधि के लिए वास्तविक रॉयल्टी राशि प्रस्तुत न किए जाने पर, 31 मार्च, 2005 से तदनंतर अवधि के लिए इस विश्लेषण में नी महीने के लिए यथानुपातिक समायोजन किया गया है।

(iii) पैरा IV (iii) वार्षिक लाइसेंसधारक शुल्क (सीआईटीओएस) :-

सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क को वर्ष 2002 से 31 मार्च, 2005 तक के लिए सितम्बर, 2002 के हमारे पूर्ववर्ती आदेश में दिए गए संव्यवहार के अनुरूप प्रचालनात्मक व्यय से अलग रखा गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, तकनीकी सेवा शुल्क को लागत मद के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता, जब तक कि प्रचालक, लेन-देन का 'उचित दूरी संबंध' स्थापित न कर दे। पीएसए सिकाल ने आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत नहीं किया है, क्योंकि यह विगत वर्षों के लिए लंबित है। तथापि, इसने आयकर अधिनियम के अनुसार इस लेन-देन का उचित दूरी संबंध स्थापित करते हुए सीए का प्रमाणपत्र प्रस्तुत कर दिया है। ऐसा होने पर, सीए द्वारा इस संबंध में प्रस्तुत किए गए प्रमाणपत्र के आधार पर इस व्यय को 31 मार्च, 2005 से तदनंतर अवधि के लिए यथानुपातिक आधार पर स्वीकृत कर लिया गया है।

(iv) पैरा IV (vi) : मुद्रा विनिमय हानि

पिछले संशोधन के दौरान, पीएसए सिकाल ने कोई विदेशी मुद्रा कर्ज सूचित नहीं किया था, किन्तु विदेशी मुद्रा लेन-देन के कारण हानि के रूप में पर्याप्त राशि का अनुमान लगाया था। इस प्राधिकरण की निर्धारित नीति यह है कि उधार/कर्ज की वास्तविक वापसी-अदायगी के लिए विदेशी मुद्रा की हानि को लागत मद के रूप में अनुमत किया जाता है। पिछले संशोधन के दौरान विदेशी मुद्रा कर्ज से संबंधित किन्हीं ब्योरों के अभाव में इन अनुमानों को सामान्य रखा गया। अब पीएसए सिकाल ने विदेशी मुद्रा लेन-देन के कारण वास्तविक हानि सूचित की है तथा उसका विस्तृत ब्योरा प्रस्तुत किया है। ब्योरेवार संवीक्षा करने पर यह पाया गया है कि विदेशी मुद्रा लेन-देन के कारण यह हानि सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क के भुगतान के अलावा वर्ष 2005 के दौरान अतिरिक्त पुर्जों की खरीद, साफ्टवेयर की संस्थापना, आरटीजी के पट्टा किरायों इत्यादि से संबंधित है। पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि व्यय को प्रवृत्त विनिमय दर पर दर्ज किया जाता है तथा तदनंतर बैंक वास्तविक विनिमय दर सूचित करता है तथा दोनों राशियों के बीच अंतर को इस शीर्ष के अंतर्गत दर्ज कर लिया जाता है। पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत किए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, सीआईटीओएस भुगतान के लिए

अनुमत भाग शामिल नहीं है, हम टीएमपी/सरकार से पुनः अपील करते हैं कि पास धू के रूप में पूर्ण रॉयल्टी अनुमत की जाए।

अनुप्रयोग साफ्टवेयर के लिए वार्षिक आवेदन शुल्क एक स्वीकृत उद्योग व्यवहार है। टर्मिनल प्रचालनात्मक प्रणाली के लिए शुल्क तकनीकी सेवा शुल्क के समान नहीं है। यह प्रदत्त मूल सेवाओं के लिए अदा किए जाने वाला प्रभार है तथा विगत में भी अन्य प्रचालकों के लिए इसी प्रकार के प्रभार अनुमत किए गए हैं।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, तकनीकी शुल्क एक अनुज्ञेय व्यय है, बशर्ते कि इसके प्रवर्तकों अथवा उनके एसोसिएट निकाय के साथ उचित दूरी संबंध विद्यमान हो। उचित दूरी संबंध के समर्थन में, आपूर्ति कोटेशन प्रस्तुत की गई है। इसके अतिरिक्त जैसा कि टीएमपी द्वारा स्वीकार किया गया है, इसे अर्जित करने के लिए पूंजी लागत उपगत की जानी है, उद्योग प्रथा के अनुसार वार्षिक प्रभार अदा किए जाने अपेक्षित हैं।

इसके मद्देनजर तथा इस संबंध में किए गए पूर्ववर्ती अनुरोधों के दृष्टिगत इसने टीएमपी से अनुरोध किया है कि 31 मार्च, 2005 से पूर्वावधि के लिए भी इसे वैध व्यवसाय व्यय के रूप में स्वीकार किया जाए।

चूंकि, सीआईटीओएस लाइसेंस शुल्क उक्त कारणों से वैध व्यवसाय व्यय है, मुद्रा हानि वर्ष 2002, 2004 तथा 2005 के लिए क्रमशः 1.63 लाख रुपए, 1.35 लाख रुपए तथा 2.7 लाख रुपए परिकलित की गई है।

हमने सीआईटीओएस लाइसेंस शुल्क को निकालकर हानि का परिकलन किया था।

उपगत विनियम लाभ/हानि को छोड़कर इस मद को लागत के रूप में अनुमत कर दिया गया है। चूंकि, 31 मार्च, 2005 तक की पूर्वावधि के लिए सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क को लागत मद के रूप में स्वीकृति नहीं दी गई है, इसके कारण हुई मुद्रा हानि को भी अनुमत नहीं किया जा सकता। ऐसा होने पर मुद्रा हानि उस सीमा तक ही अनुमत की गई है, जहां तक वह सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क से संबंधित नहीं है। वर्ष 2005 के लिए समायोजन आनुपातिक रूप से किया गया है तथा इस हानि को भी 31 मार्च, 2005 से तदनंतर अवधि के लिए अनुमत कर दिया गया है।

(V) पैरा IV (vii) बट्टे खाते डाला गया आस्थगित व्यय

पीएसए सिकाल ने 10 वर्ष से अधिक अवधि के अपफ्रंट शुल्क तथा 5 वर्ष से अधिक अवधि के अन्य आस्थगित राजस्व व्यय को परिशोधित कर दिया है। चूंकि, यह व्यय संपूर्ण परियोजना अवधि से संबंधित है, पिछले आदेश के समय दिए गए संव्यवहार के अनुरूप 31 दिसम्बर, 2001 की स्थिति के अनुसार सूचित 686.98 लाख रुपए की राशि 28 वर्ष की शेष लाइसेंस अवधि में विस्तारित है। यह अन्य निजी प्रचालकों के मामले में उनके प्रशुल्क का निर्धारण/समीक्षा करते समय अनुसरित सामान्य सिद्धांत के भी अनुरूप है।

आईसीएआई द्वारा जारी की गई निर्माण अवधि के दौरान व्यय मार्गदर्शक टिप्पणी के अनुसार, आस्थगित राजस्व व्यय को 3 से 5 वर्ष की अवधि में बट्टे खाते डाला जाना आवश्यक है। हमने इसे 5 वर्षों में बट्टे खाते डाला है। रॉयल्टी भुगतान 10 वर्ष की अवधि में परिशोधित किया गया है। आरंभिक अवधि में प्रशुल्क पर भार उसे संपूर्ण लाइसेंस अवधि में विस्तारित करने का कारण नहीं माना जा सकता।

इस व्यय को 24.54 लाख रुपए की दर से वर्ष 2002, 2003, 2004 तथा 2005 में समरूप फैलाया गया था। तथापि, पीएसए सिकाल ने इसे वर्ष 2002, 2003, 2004 तथा 2005 में क्रमशः 242.90 लाख रुपए, 110.40 लाख रुपए, 110.02 लाख रुपए तथा 45 लाख रुपए की दर से विस्तारित करने का प्रस्ताव किया है।

(vi) पैरा VIII : स्वामी की समायोजित पूंजी

पीएसए सिकाल द्वारा यथासूचित वास्तविक निवल ब्लॉक जमा कार्यशील पूंजी को वर्ष 2002 से 31 मार्च, 2005 तक के लिए शामिल किया गया है। इसके अतिरिक्त, बट्टे खाते न डाली गई सीमा तक आस्थगित राजस्व व्यय को भी नियोजित पूंजी का परिकलन करते समय जोड़ा जाता है, जो अन्य निजी टर्मिनलों पर किए जा रहे संव्यवहार के समानुरूप है। नियोजित पूंजी को ऋण द्वारा वित्तपोषित माना गया है, जैसाकि पीएसए सिकाल ने सूचित किया है तथा शेष को 31 मार्च, 2005 तक इक्विटी पर प्रतिकूल के परिकलन हेतु स्वामियों की निधि माना जाता है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार, वर्तमान आस्तियों में नकद निधियां/जमा अधिशेष शामिल नहीं है। किन्तु बैंक में नकद राशि पीएसए सिकाल के व्यवसाय में नियोजित पूंजी का भाग है, क्योंकि यह अनुकूल ब्याज दर, बैंक गारंटी इत्यादि जैसी सर्वोत्तम वित्तीय सुविधाएं हासिल करने में सहायक है। इन अधिशेषों का प्रयोग पूंजी वर्धनों तथा प्रतिस्थापनों का वित्तपोषण करने के लिए भी किया जाता है। चूंकि, दिशानिर्देशों में टीएमपी को प्रशुल्क परिकलन में शामिल मदों की युक्तिसंगतता को मान्य करने की अनुमति दी गई है तथा साथ ही समझौता ज्ञापन में टीएमपी को समुचित समायोजनों पर विचार करना अनुमत किया गया है, इस प्राधिकरण से हमारे अनुरोध को स्वीकार करने का अनुरोध किया गया है।

वर्ष 2005 के लिए नियोजित पूंजी के परिकलन के लिए, पीएसए सिकाल द्वारा यथा अनुमानित निवल नियत आस्तियों को शामिल किया जाता है। 31 मार्च, 2005 से तदनंतर अवधि के लिए कार्यशील पूंजी का परिकलन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाता है।

(vii) पैरा XIII :

प्रशुल्क अपचयन को प्रमावी करने तथा बांधने एवं खोलने के प्रभार हटाने के पश्चात, पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार असमायोजित रखे जाने वाला अनुमत औसत अधिशेष प्रचालनात्मक आय का 11.2% है (वर्ष 2002 के लिए दो महीने के लिए यथानुपातिक आधार पर परिकलित)।

2002 के आदेश के अनुबंध 1ख में शामिल आय अनुमानों के 15% का परिकलन अधोमुखी समायोजन के लिए किया गया है।

टीएमपी प्रचालक द्वारा इस लाभ को प्रतिधारित किया जाना अनुमत करता है, यदि अनुमान 20% से अधिक उच्चतर न हो। हमारे मामले में प्रहस्तन की गई अतिरिक्त प्रमात्रा 20% से कम है तथा इसीलिए 2002 के आदेश के आधार पर परिकलित अतिरिक्त सृजित आय को प्रतिधारित किए जाने वाले अनुमत अधिशेष के रूप में दर्शाया गया है।

वर्ष 2003 तथा 2004 के लिए वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में, पीएसए सिकाल द्वारा प्रतिधारित किए जाने के

लिए अनुमत अधिशेष पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार प्राप्त औसत स्थिति के आधार पर वास्तविक प्रचालनात्मक आय के 11.20% पर लिया गया है।

2002 के आदेश में 2005 के लिए कोई टीएएमपी अनुमान नहीं दिया गया है। अतः अनुमानों के अंतर्गत अनुमत अधिशेष को वर्ष 2002, 2003 तथा 2004 के लिए अनुमत औसत अधिशेष अर्थात् (1644.92 रुपए + 630.76 रुपए + 1526.15 रुपए)/3 बराबर 1267.28 लाख रुपए माना गया है। अतः वर्ष 2005 के दौरान निवल हानि (1267.28 - 818.24) = 449.04 लाख रुपए है। अतः इस प्राधिकरण के 2002 के आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण निवल हानि 602.7 लाख रुपए है।

ख. समेकित लागत विवरण

क्र०सं० हमारी टिप्पणियां

पीएसए सिकाल की टिप्पणियां

(i) पैरा II (i) : प्रचालनात्मक तथा प्रत्यक्ष श्रम

वर्ष 2006 में कर्मचारी लागत में 16% की वृद्धि होने का अनुमान है। पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि यह प्रबंधकीय-मिश्र स्टॉफ के वेतन में 28% वृद्धि के कारण है तथा पुष्टि की है कि इसे पहले ही जनवरी, 2006 से क्रियान्वित कर दिया गया है। इसने मई, 2006 तक प्रथम पांच महीनों के लिए वास्तविक वेतन तथा मजदूरी के विवरण प्रस्तुत नहीं किए हैं। अनुमानों का औचित्य दर्शाने के लिए मई, 2006 तक के वास्तविक वेतन तथा मजदूरी - इसके सीए द्वारा विधिवत प्रमाणित किए गए प्रस्तुत करें। इस प्राधिकरण ने हाल ही में दो प्रमुख पत्तनों के मामले में भी कुल वेतन तथा मजदूरी बिल पर 15% वेतन संशोधन प्रभाव अनुमत किया है। अनुमानों का औचित्य सिद्ध करने के लिए प्रचालन द्वारा वास्तविक आंकड़ों संबंधी सूचना प्रस्तुत करने के अभाव में वेतन संशोधन का प्रभाव 15% तक सीमित किया गया है, जैसाकि अन्य महापत्तनों के लिए किया गया है। प्रबंधकीय स्टॉफ तथा प्रबंधकीय-मिश्र स्टॉफ की सूचना की उपलब्धता के अभाव में, इसकी कर्मचारी लागत का लगभग 60% प्रबंधकीय-मिश्र स्टॉफ से संबंधित माना गया है। पीएसए सिकाल से अपेक्षित है कि वह प्रबंधकीय/प्रबंधकीय-मिश्र स्टॉफ से संबंधित वेतन लागत से जुड़ी सूचना प्रस्तुत करे। वर्ष 2007 तथा 2008 के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लागत में 4.5% प्रतिवर्ष की मूल्यवृद्धि अनुमत की जाए।

अनुमानित प्रत्यक्ष श्रम लागत को पहले यथा सारणीबद्ध किए गए जनवरी से मई, 2006 के दौरान उपगत वास्तविक व्यय के मद्देनजर उचित ठहराया गया है। वर्ष 2006, 2007 तथा 2008 के लिए प्रचालनात्मक तथा प्रत्यक्ष श्रम लागत क्रमशः 17.70%, 6% तथा 6% की वृद्धि निर्दिष्ट करती है। वर्ष 2006 में तीव्र वृद्धि पहली जनवरी, 2006 से वेतन संशोधन के कारण है। प्रबंधकीय-मिश्र स्टॉफ में औसत वृद्धि 28% है।

(ii) पैरा II (ii)(क) : विद्युत एवं ईंधन लागत

वर्ष 2006 के लिए विद्युत लागत में वृद्धि के लिए समायोजन के पश्चात अनुज्ञेय सीमा के भीतर है। वर्ष 2006 के लिए प्रति यूनिट लागत भी उन अन्य निजी प्रचालकों के अनुमान के साथ तुलनीय पाई गई है, जिन्होंने प्रस्ताव दायर किया है तथा इसलिए इसे स्वीकार कर लिया जाए। तथापि, वर्ष 2007 तथा 2008 के लिए, विद्युत लागत में वृद्धि विगत वर्षों की तुलना में 7% से 8% होने का अनुमान लगाया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, व्यय का अनुमान वर्तमान थोक मूल्य सूचकांक (अर्थात् 4.5%) के आधार पर लगाया जाना चाहिए तथा उसमें यातायात वृद्धि के लिए समायोजन किया जाना चाहिए। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि कुछ अन्य निजी टर्मिनल प्रचालकों द्वारा अनुमानित प्रति यूनिट लागत में मूल्यवृद्धि 6% से कम है। अतः इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ मूल्यवृद्धि को 6% पर सीमित करते हुए

इसने दोहराया है कि सभी लागतें थोक मूल्य सूचकांक के समानुरूप परिवर्तित नहीं होतीं। बिजली तथा ईंधन के मामले में इसने तमिलनाडू में सामना की गई वास्तविक प्रतिशत वृद्धि प्रस्तुत की है तथा इसलिए ये पूर्वानुमान न्यायोचित हैं।

अनुमानों को अंशतः संतुलित (सामान्य) किया गया है।
तथापि, पीएसए सिकाल कथित स्तर से आगे इस लागत में
वृद्धि का औचित्य बताए।

(iii)

पैरा II (ii)(ग) : मरम्मत तथा अनुरक्षण

मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत वर्ष 2005 में 2.72 करोड़ रुपए से बढ़कर वर्ष 2006 में 3.98 करोड़ रुपए हो गई, जो लगभग 44% वृद्धि है। पीएसए सिकाल ने औचित्य दिया है कि यह वर्ष 2005 में उपकरणों में वर्धन के कारण तथा कुछ ऐसे उपकरणों के कारण है, जिसके लिए वारंटी समाप्त हो गई है। यहां यह उल्लेख करना संगत है कि एनएसआईसीटी जैसे अन्य निजी टर्मिनल प्रचालक के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत आरंभिक सकल ब्लॉक पर 1.5% पर तथा वर्धनों पर 0.5% अनुमत की जाती है। सीसीटीएल में यह आस्तियों के सकल ब्लॉक के लगभग 2% पर तथा वीएसपीएल एवं एसडब्ल्यूपीएल में आस्तियों के सकल ब्लॉक के 3% पर अनुमानित है। यह मानते हुए कि इसके कुछ उपकरण पुराने हैं तथा वारंटी समाप्त हो गई है, यह प्राधिकरण वर्ष 2006 के लिए आस्तियों के आरंभिक सकल ब्लॉक पर वीएसपीएल तथा एसडब्ल्यूपीएल के लिए अनुमत 3% की अधिकतम दर को तथा वर्धनों के लिए 2% की दर को मान्य कर सकती है, क्योंकि वे गारंटी/वारंटी के अंतर्गत होंगे। प्रसंगवश, वर्ष 2005 के लिए सूचित मरम्मत एवं अनुरक्षण भी आस्तियों के सकल ब्लॉक का लगभग 3% है। अनुवर्ती वर्षों के लिए सकल ब्लॉक में कोई वर्धन नहीं है तथा इसलिए कुछ उपकरणों के पुराने हो जाने के कारण मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत में वृद्धि के लिए व्यवस्था करने हेतु इसमें 4.5% की मूल्यवृद्धि अनुमत की गई है।

टीएमपी ने 2004 में 13.13 करोड़ रुपए की लागत पर एक आरटीजी तथा 2005 में 1 क्यूसी के क्रय के लिए 16.14 करोड़ रुपए से संघटित 29.27 करोड़ रुपए के निवेश को लेखों में शामिल नहीं किया है, क्योंकि ये पट्टा आस्तियों के रूप में प्राप्त किए गए हैं तथा इनका वित्तपोषण पृथक है एवं इन्हें नियोजित पूंजी में नहीं दर्शाया गया है।

(iv)

पैरा II (ii)(घ) : अन्य

अन्य लागत घटकों में मूल्यवृद्धि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वर्तमान थोक मूल्य सूचकांक पर 4.5% तक सीमित की गई है।

(v)

पैरा (IV)(i) : प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय

पीएसए सिकाल ने वर्ष 2006 के लिए इस लागत में 9% की मूल्यवृद्धि होने का अनुमान लगाया है तथा अनुवर्ती वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के लिए 5% की मूल्यवृद्धि का अनुमान है। चूंकि, ये लागत घटक नियत स्वरूप के हैं, मूल्यवृद्धि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अर्थ में कथित स्तर तक सीमित की गई है।

टीएमपी से पुनः अनुरोध है कि वह प्रतिस्पर्धी परिदृश्य के साथ-साथ व्यवसाय माहौल में परिवर्तनों को महत्व दे। ऐसा होने से, थोक मूल्य सूचकांक में मामूली सी मूल्यवृद्धि हमें वास्तविक व्यय को पूर्ण करना अनुमत नहीं करेगी। इसने इस संबंध में किए गए अपने पूर्ववर्ती अनुरोधों का संदर्भ दिया है।

(vi)

पैरा (IV)(ii) : सामान्य उपरिव्यय

वर्ष 2006 के लिए अनुमानों में मूल्यवृद्धि वर्ष 2005 के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों की तुलना में 81% पर काफी अधिक पाई गई है। पीएसए सिकाल ने ऐसी भारी बढ़ोतरी के लिए कोई औचित्य प्रस्तुत नहीं किया है। अन्य लागत घटकों के लिए किए गए संशोधनों के समनुरूप इन अनुमानों में 4.5% की मूल्यवृद्धि अनुमत है।

(vii)

पैरा (IV)(iii) : बढ़ते खाते डाला गया आरंभिक एवं अप्रकट भुगतान

पीएसए सिकाल ने 5 वर्षीय अवधि से अधिक का आस्थगित राजस्व व्यय तथा 10 वर्ष से अधिक का अप्रकट शुल्क

इसने पूर्व में इसके द्वारा प्रस्तुत ब्योरेवार स्पष्टीकरण को स्वीकार करने का अनुरोध किया है।

परिशोधित कर दिया है। चूंकि, यह व्यय संपूर्ण परियोजना अवधि से संबंधित है, 31 दिसम्बर, 2001 को यथासूचित 686.98 लाख रुपए की राशि पिछले आदेश के समय किए गए संव्यवहार के समनुरूप 28 वर्ष की शेष लाइसेंस अवधि में विस्तारित है। यह अन्य निजी प्रचालकों के मामले में उनका प्रशुल्क निर्धारण/समीक्षा करते समय अनुसरण किए गए सामान्य सिद्धांत के भी समनुरूप है।

(viii) पैरा VII : नियोजित पूंजी

संशोधित प्रशुल्क मानदंडों के अनुसार पीएसए सिकाल द्वारा यथा अनुमानित निवल नियत आस्तियों तथा कार्यशील पूंजी पर विचार किया गया है।

अनुमानित नियोजित पूंजी काफी युक्तिसंगत है तथा यह पूंजी भी अनुमत रॉयल्टी को पूरा करने के लिए पर्याप्त आय प्रदान नहीं करती। अतः इसने इसके द्वारा किए गए पूर्ववर्ती प्रस्तुतीकरणों पर विचार करने का अनुरोध किया है।

(ix) पैरा IX : कुशलता लाभ

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार, कुशलता सुधार मापने की न्यूनतम सीमा पूर्ववर्ती चक्र में उसी टर्मिनल द्वारा हासिल किया गया औसत कार्यनिष्पादन है। अन्य टर्मिनलों तथा साथ ही उनमें उद्ग्रहित प्रशुल्क को संदर्भित करना संगत नहीं है। पीएसए सिकाल विगत अवधि में हासिल लागत अपघयन, यदि कोई हो, का प्रमात्रात्मक परिकलन करेगा तथा सिद्ध करेगा कि लागत अपघयन इसके कुशलता सुधार के कारण हैं तथा संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत खंड के अनुसार विधाराधीन प्रशुल्क वैधता अवधि हेतु प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए व्यय में संगत अनुमानों में अपने हिस्से का दावा करेगा।

इसने इस संबंध में पूर्व में प्रस्तुत ब्योरेवार स्पष्टीकरण का संदर्भ दिया है तथा कहा है कि यदि अनुमानित कुशलता लाभों को शामिल नहीं किया जाता तो पीएसए सिकाल एक अव्यवहार्य स्थिति में पहुंच जाएगा, क्योंकि अनुमत प्रतिफल (आय) से अनुमत रॉयल्टी की पूर्ति नहीं होती। इसने पुनः अधिकांश युक्तिसंगत/प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क के संबंध में इसके स्थायी/कुशल प्रचालन के लिए टीएमपी के समर्थन का अनुरोध किया है।

(x) पैरा XII और XIII

वर्ष 2002 से 2005 तथा जुन 2006 तक की अवधि के लिए विगत उपार्जन जुलाई, 2006 से आगे ढाई वर्षों में विस्तारित है।

इसने अपने द्वारा तैयार लाभ/हानि विवरण का संदर्भ दिया है, जिसमें 2002 के आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण 2005 तक 602.70 करोड़ रुपए की हानि निर्दिष्ट की गई है।

15.3.

हमारे द्वारा निर्धारित तथा पीएसए सिकाल द्वारा यथा दावा किया गया वर्षवार अधिशेष/लाभ नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

(लाख रुपए)

वर्ष	टीएमपी द्वारा यथा निर्धारित	पीएसए सिकाल द्वारा किया गया दावा
2002	241.53	(729.40)
2006	1492.32	(468.57)
		(इसके विवरण के आधार पर + 468.57 होना चाहिए)
2004	1792.71	(107.17)
2005	1995.28	(449.04)
2006 (6 महीनों के लिए)	1129.20	
जोड़	6651.00	(602.70)*

(* इसमें कुछ गणितीय त्रुटियां हैं)। संशोधित किए जाने पर यह 817.04 लाख रुपए की निवल हानि होगी।

16.1.

समझौता ज्ञापन की अपेक्षा के अनुसार, पीएसए सिकाल को इस प्राधिकरण द्वारा प्रमात्रात्मक परिकलन किए गए लाभ/हानि के संबंध में सतुवाई का एक अवसर इस प्राधिकरण के कार्यालय में 20 जुलाई, 2006 को अपने विचार अभिव्यक्त करने के लिए दिया गया था।

293/2006-4

16.2. पीएसए सिकाल ने पट्टे पर लिए गए उपकरण के संबंध में और अनुरोध किए हैं, जिनका सार नीचे दिया गया है :-

- (i) अभी तक इसने 2004-05 के कर लेखापरीक्षा खाते तक लेखों को अंतिम रूप देने के लिए 'प्रचालनात्मक पट्टा' की विधि का अनुसरण किया है। सांविधिक लेखापरीक्षकों ने नए अंतर्राष्ट्रीय लेखाकरण मानकों में परिवर्तनों को प्रतिबिंबित करने के लिए 2005 के सांविधिक लेखों के लिए जनवरी, 2006 में इसे वित्त पट्टा ('फायनेंस लीज') विधि के रूप में मानने की अनुशंसा की थी।
- (ii) इसने इसके सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा यथा परिकल्पित 'वित्त पट्टा' विधि के लिए आस्तियों का उचित मूल्य, मूल्यहास एवं वित्त प्रभार निर्दिष्ट किए हैं तथा 'प्रचालनात्मक पट्टे' से 'वित्त पट्टे' में लेखाकरण विधि को परिवर्तित करने का प्रभाव बताया है, जिसे निम्नानुसार सारणीबद्ध किया गया है :-

विवरण	2006	2007	2008	2009
क. वित्त पट्टा विधि के अंतर्गत				
(i) 1 क्यूसी तथा 4 आरटीजी के लिए मूल्यहास	52,461,568	52,461,568	52,461,568	52,251,225
(ii) निवल नियत आस्ति	169,067,750	116,606,182	64,144,614	11,893,390
(iii) 15% पर आरओसीई	25,360,162	17,490,927	9,621,692	1,784,008
(iv) जोड़ : (i) एवं (ii)	77,821,730	69,952,495	62,083,260	54,035,233
ख. प्रचालनात्मक पट्टा विधि वास्तविक उपकरण किराया प्रभार	57,284,066	57,856,907	58,435,476	59,019,831

- (iv) अदा किया गया/देय वास्तविक पट्टा किराए का वर्ष 2005 के बाद अनुपालन की गई 'वित्त पट्टा' विधि लेखाकरण से प्राप्त आंकड़ों की तुलना में प्रशुल्क पर कम प्रभाव हुआ है।

- (v) सुसंगत रहने और यह भी सुनिश्चित रहने के लिए कि इसे लेखाकरण में परिवर्तन द्वारा कोई अनुचित लाभ प्राप्त नहीं होता है, पूर्व के अनुरोध अगस्त, 2005 में विद्यमान लेखापरीक्षा पद्धति पर आधारित थे।

16.3. पीएसए सिकाल को दिनांक 20 जुलाई, 2006 को दी गई सुनवाई में यथा सहमति पीएसए सिकाल ने चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित वर्ष 2005 के लिए वार्षिक लेखों और जून, 2006 तक छः महीने के लिए वर्ष 2006 के वार्षिक लेख प्रस्तुत किए हैं। इस वार्षिक लेखों में इसने जैसी ऊपर चर्चा की गई है, वित्त पट्टा विधि के आधार पर पट्टे पर लिए गए उपकरणों के लेखाकरण पर विचार किया है।

17. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। संबंधित पार्टियों से प्राप्त टिप्पणियां और दिए गए तर्कों का सार अलग से संगत पार्टियों को भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

18. इस मामले पर कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) पीएसए सिकाल के दरों के मान को इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम बार वर्ष 1999 के दरों के मान की तुलना में 15% की एकसमान कमी लागू करते हुए सितम्बर, 2002 में संशोधित किया गया था। इसके अतिरिक्त, बांधने/खोलने, कर्षण आयोजना और पर्यवेक्षण प्रभारों के लिए प्रशुल्क मंदाई हटा दी गई थी। तथापि, वर्ष 2002 का संशोधित दरों का मान पीएसए सिकाल द्वारा दाखिल याधिका पर माननीय मद्रास उच्च न्यायालय द्वारा पारित अंतरिम स्थगन आदेश के दृष्टिगत कार्यान्वित नहीं किया गया था।

पीएसए सिकाल द्वारा दाखिल समादेश याधिका पर अंतिम सुनवाई मद्रास में माननीय उच्च न्यायालय में 16 और 17 अगस्त, 2005 को हुई थी। संबंधित पार्टियों द्वारा दिनांक 17 अगस्त, 2005 को एक समझौता ज्ञापन तैयार किया गया था। माननीय मद्रास उच्च न्यायालय ने समझौता ज्ञापन (एमओसी) को रिकार्ड में लिया और समादेश याधिका को वापस लिया मानते हुए बंद करके दिनांक 17 अगस्त, 2005 को एक आदेश पारित किया था। प्रसंगवश, पीएसए सिकाल ने माननीय उच्च न्यायालय में अंतिम सुनवाई के लिए इस मामले के आने के मात्र कुछ दिन पूर्व अपने प्रशुल्क के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया था।

कुछ प्रयोक्ता संघों ने वर्णन किया है कि एमओसी को प्रयोक्ताओं से परामर्श किए बिना अंतिम रूप दिया गया था और इसलिए यह अमान्य होगा। यह उल्लेख करना संगत है कि एमओसी समादेश याधिका में शामिल संबंधित पार्टियों के बीच तैयार किया गया था और उसे आदेश पारित करते समय माननीय उच्च न्यायालय द्वारा स्वीकार किया गया था।

पीएसए सिकाल के दिनांक 8 अगस्त, 2005 के प्रस्ताव और उसके बाद किए गए अनुरोध का विश्लेषण एमओसी के उपबंधों और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अनुसार उस अवधि, जिसके लिए ऐसे दिशानिर्देश लागू हैं, विश्लेषण किया गया है।

- (ii) पीएसए सिकाल ने अनुरोध किया था कि प्रस्ताव में विहित कुछ सूचना कागजियिक रूप से संवेदी है और उन्होंने केवल यातायात के पूर्वानुमानों, आय और व्यय के व्योरे के साथ समेकित लागत विवरण, अनुमान और क्षमता अभिलाम विवरण (सारणी 7.4) के परिचालन के लिए ही सहमति दी। पीएसए सिकाल ने अपने अन्य दस्तावेजों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा यथापेक्षित गोपनीय के रूप में वर्गीकृत करने का कोई विशेष कारण स्पष्ट नहीं किया। लगाई गई पूंजी से संबंधित विवरण और सारणी 7.4 तक के अनुबंधों के साथ पीएसए सिकाल द्वारा परिचालित किए जाने के लिए सहमत्य दस्तावेज टिप्पणियां मांगते हुए टीपीटी और अन्य संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को परिचालित किए गए थे। इस मामले में संयुक्त सुनवाई के दौरान कुछ प्रयोक्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध पर पीएसए सिकाल ने प्रत्युत्तर देते हुए सही कहा है कि पहले परिचालित सारणी 7.4 तक के अनुबंधों में भी लेखापरीक्षित लाभ और हानि विवरण तथा तुलनपत्र का सारांश शामिल था और इसलिए प्रयोक्ताओं को वित्तीय स्थिति का सारांश पुनः परिचालित करना आवश्यक नहीं पाया गया था।

- (iii) समझौता ज्ञापन में पीएसए सिकाल को संशोधित दरों का मान अधिसूचित होने तक वर्ष 1999 का संशोधन-पूर्व प्रशुल्क वसूल करते रहने की अनुमति दी गई है।

पीएसए सिकाल के प्रस्ताव का विश्लेषण करने में एमओसी के निम्नलिखित दो खण्ड महत्वपूर्ण हैं :-

- (क) पीएसए सिकाल को रॉयल्टी की मात्रा, जिसकी अनुमति दिनांक 31 मार्च, 2005 से पूर्व की अवधि के लिए "पास धू" के रूप में दी जा सकती है, के नियन्त्रण के मामले में नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को एक प्रस्ताव देना होगा। केंद्र सरकार को उसपर विचार करना और उपयुक्त आदेश पारित करना तथा महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन इस प्राधिकरण को निर्देश जारी करना होगा [एमओसी का पैरा 4]।
- (ख) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को उस लाभ/अभिलाम, जिसे माननीय उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए स्थगन के दृष्टिगत वर्ष 2002 के प्रशुल्क के कार्यान्वयन नहीं होने से पीएसए सिकाल ने प्राप्त किया है, की मात्रा नियत करनी होगी और उसे तीन वर्ष की अवधि में प्रस्तावित नए प्रशुल्क में समायोजित/समंजित करना होगा। [एमओसी का पैरा 7]
- (iv) उपरोक्त (iii)(क) के संदर्भ में पीएसए सिकाल ने दिनांक 31 मार्च, 2005 से पूर्व की अवधि के लिए पास धू के रूप में टीपीटी को अदा की गई वास्तविक रॉयल्टी की अनुमति देने के अनुरोध सहित सरकार को एक प्रस्ताव दाखिल किया था।

नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने पीएसए सिकाल के प्रस्ताव और प्रचालक, टीपीटी तथा इस प्राधिकरण द्वारा किए गए अनुरोधों पर विचार करने के बाद एमओसी के खण्ड 4 के अनुपालन में दिनांक 17 अप्रैल, 2006 को एक नीतिगत निर्देश जारी किया। नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने वर्णन किया कि पास धू के रूप में रॉयल्टी के कम से कम एक भाग का दावा करने के लिए हानि उठाने की पूर्व-शर्त इस मामले में पूरी नहीं की गई है। इसके अतिरिक्त, सीसीटीएल के मामले में लिए गए निर्णय को भावी प्रभाव से लागू किया गया है। इस मामले में किसी आपवादिक विचार की आवश्यकता बताते हुए कोई असाधारण परिस्थितियों का वर्णन नहीं किया गया है। इसलिए, दिनांक 31 मार्च, 2005 तक की अवधि के लिए पास धू के रूप में रॉयल्टी की अनुमति देने के लिए पीएसए सिकाल द्वारा किए गए अनुरोध में कोई योग्यता नहीं है और इसे स्वीकार नहीं किया जा सकता। नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन इस प्राधिकरण को पीएसए सिकाल के प्रशुल्क नियतन पर विचार करने का निर्देश दिया है।

इस नीति निर्देश के अनुपालन में पूर्व अवधि के लिए पीएसए सिकाल द्वारा तैयार किए गए अभिलाम/लाभ विवरण को दिनांक 31 मार्च, 2005 तक की अवधि के लिए अन्य बातों के साथ-साथ राजस्व व्यय के रूप में रॉयल्टी को छोड़कर संशोधित किया गया है। दिनांक 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में संगत प्रावधान लागू किए गए हैं। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, विगत के लाभ के प्रमात्राकरण से संबंधित मामले में पीएसए सिकाल से हमारा विश्लेषण उन्हें प्रदान कर परामर्श किया गया था। पीएसए सिकाल से भागीदारी किया गया विश्लेषण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों पर आधारित था। यहां यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि पीएसए सिकाल ने सितम्बर, 2006 तक अधिशेष के प्रमात्राकरण के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को लागू करने पर कोई आपत्ति नहीं की है।

- (v) उपरोक्त (iii)(ख) के संदर्भ में सितम्बर, 2002 में पारित आदेश का कार्यान्वयन नहीं करने के कारण पीएसए सिकाल द्वारा प्राप्त लाभ/हानि को एमओसी के अनुसार मात्राकृत किया और पीएसए सिकाल को उनकी टिप्पणी के लिए अग्रोक्षित किया गया था। पीएसए सिकाल को एमओसी के अनुसार हमारे द्वारा तैयार किए गए लाभ/हानि विवरण पर सुनवाई का अवसर भी दिया गया था। पीएसए सिकाल ने दिनांक 15 जुलाई, 2006 को प्रस्तुत अपने संशोधित विवरण में वर्ष 2002 से 2005 तक के लिए 602.70 लाख रुपए की निवल हानि सूचित की है।

यह उल्लेख करना संगत है कि हमारे द्वारा तैयार और पीएसए सिकाल को भेजे गए लाभ/हानि विवरण में वर्ष 2005 से संबंधित आंकड़े नवम्बर, 2005 तक की लेखापरीक्षित वास्तविक राशियों और दिसम्बर, 2005 के लिए अनुमानों पर आधारित थे। पीएसए सिकाल से वर्ष 2005 के लिए वास्तविक राशियों से इसे अद्यतन करने का अनुरोध किया गया था, क्योंकि वर्ष लगभग समाप्त हो गया था। पीएसए सिकाल ने पूर्ण वर्ष के लिए वास्तविक राशियों के साथ लाभ/हानि विवरण अद्यतन नहीं किया है। तथापि, पीएसए सिकाल ने बाद में अपने चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित वर्ष 2005 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेख प्रस्तुत किए हैं। प्रपत्र, जिसमें वास्तविक राशि प्रस्तुत की जाती है, वह लाभ/हानि विवरण में विचार की गई मदों से भिन्न है और इसलिए मद से मद की तुलना संभव नहीं है। पीएसए सिकाल ने यह भी स्वीकार किया है कि लागत विवरण में प्रस्तुत व्यय का वर्गीकरण वार्षिक लेख तैयार करने के लिए सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा विचार किए गए वर्गीकरण से भिन्न है।

व्यय शीर्षों के भिन्न वर्गीकरण के कारण तुलना में उत्पन्न कठिनाइयों के कारण वर्ष 2005 के पहले ग्यारह महीनों के लिए सूचित लेखापरीक्षित वास्तविक राशियों और दिसम्बर, 2005 के लिए अनुमानों को इस विशेष वर्ष के लिए लाभ के मात्राकरण के आधार के रूप में लिया जाता है।

पीएसए सिकाल द्वारा तैयार किया गया लाभ/हानि विवरण एमओसी के अनुसार नहीं पाया गया है और यह रॉयल्टी पर विचार करने के संबंध में नौवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के अनुरूप नहीं है। इसके अतिरिक्त, उसके संगणन में कतिपय अंकगणितीय त्रुटियां भी देखी गई हैं। मुख्य क्षेत्र, जहां पीएसए सिकाल के संगणन वर्ष 2002 में पारित आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण लाभ/हानि के मात्राकरण के लिए इस प्राधिकरण द्वारा विचार दिए आंकड़ों से मेल नहीं खाते, यहां नीचे विश्लेषित किए जाते हैं :

- (क) पीएसए सिकाल ने 2002 के पूरे वर्ष के लिए इस आधार पर लाभ/हानि विवरण तैयार किया है कि इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2002 में पारित आदेश में प्रशुल्क निकालते समय लागतें पूर्ण वर्ष के लिए निर्दिष्ट की गई थीं।

विश्लेषण :

लाभ/हानि का मात्राकरण वर्ष 2002 में पारित आदेश को कार्यान्वित नहीं करने के परिप्रेक्ष्य में उत्पन्न होता है और इसका आकलन उक्त आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से लेकर एमओसी के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित प्रशुल्क के कार्यान्वित किए जाने तक किया जाना होगा। तदनुसार, दिनांक 3 नवम्बर, 2002 से 31 दिसम्बर, 2002 तक की अवधि केवल वर्ष 2000 के लिए संगत है। पीएसए सिकाल ने अपने विवरण को इस संबंध में दिए गए विशिष्ट सुझाव के बावजूद संशोधित नहीं किया है। चूंकि, इस अवधि के लिए वास्तविक आंकड़े उपलब्ध नहीं कराए गए हैं, इसलिए हमारे पिछले आदेश में अनुमानित निवल अधिशेष स्थिति और वर्ष 2002 के लिए वास्तविक राशियों पर इस वर्ष के दौरान प्राप्त लाभ निकालने के लिए दो महीने हेतु यथानुपात आधार पर विचार किया जाता है।

- (ख) पीएसए सिकाल ने वर्ष 2002, 2003, 2004 और 2005 के लिए वास्तविक राशियों पर विचार किया है, परंतु उसने उन मदों को नहीं छोड़ा है, जिनकी पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में अनुमति नहीं दी गई थी।

विश्लेषण :

समझौता ज्ञापन का पैराग्राफ 8 विशेष रूप से निर्दिष्ट करता है कि महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण के वर्ष 2002 के आदेश को अनुमोदित करते समय विचार किए गए अनुमानों में इस आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण हुए लाभ/हानि निकालने के प्रयोजनार्थ संगत अवधि के लिए वास्तविक आंकड़ों के अनुमानों से भिन्न रहने की सीमा तक उपयुक्त समायोजन किया जाना चाहिए। यह जांच करके कि क्या उस समय की अनुमति कुछ मदों को पुनः शामिल किया जाना चाहिए, वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा करना आशय नहीं है। इस सामान्य स्थिति से एकमात्र विपथन रॉयल्टी के भुगतान की स्वीकार्यता है, जिसके लिए एमओसी में पीएसए सिकाल से सरकार को अनुरोध करने की अपेक्षा की गई है।

इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ, पीएसए सिकाल के संबंधित वर्षों के लिए वार्षिक लेखों में यथासूचित वास्तविक राशियों पर वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में अनुमति उन मदों के संबंध में ही विचार किया जाता है।

- (ग) पीएसए सिकाल ने वर्ष 2002 में पारित आदेश के कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण पूर्व अवधि के लिए लाभ/हानि के मात्राकरण के लिए कम्प्यूटर एकीकृत टर्मिनल प्रचालन प्रणाली (सीआईटीओएस) के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क शामिल किया है।

विश्लेषण :

इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश के दौरान अवलोकन किया था कि पीएसए सिकाल द्वारा अपनी प्रवर्तक कंपनी को देय कम्प्यूटर एकीकृत टर्मिनल प्रचालन प्रणाली (सीआईटीओएस) के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क अन्य निजी प्रचालकों द्वारा मूल/प्रवर्तक कंपनियों को देय तकनीकी सेवा शुल्क के समान हैं और इसलिए संशोधित

प्रशुल्क दिशानिर्देश के जारी किए जाने के पूर्व अनुपालन किए गए सिद्धांत के अनुसार इस मद को लागत के रूप में अनुमति नहीं दी गई थी। इस तर्क के आधार पर कि कुछ व्यय किया जाना होता, अगर इसे अन्यत्र से अधिप्राप्त किया जाना होता, पूंजीगत लागत की अनुमति दी गई थी।

चूंकि, इस मद की अनुमति वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में लागत के रूप में नहीं दी गई थी, इसलिए इस घटक को पिछले आदेश को कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण हुए लाभ/हानि को मात्राकृत करने के प्रयोजनार्थ व्यय की मद के रूप में स्वीकार करना संभव नहीं है। जैसाकि उल्लेख किया जा चुका है कि एमओसी में पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अनुमत्य अनुमानों को उस सीमा, जहां तक वास्तविक राशियां अनुमानों से भिन्न हैं, तक अद्यतन करने की अपेक्षा की गई है और किसी नए घटक, जिसकी पिछले प्रशुल्क संशोधन में अनुमति नहीं दी गई थी, को शामिल करने की कल्पना नहीं की गई है। इसे ध्यान में रखते हुए, सीआईटीओएस के लिए वार्षिक लाइसेंस शुल्क को वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश में किए गए विचार के अनुरूप वर्ष 2002 से 31 मार्च, 2005 तक के लिए लागत के रूप में नहीं माना जाता।

दिनांक 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.8.2 तकनीकी सेवाशुल्क की अनुमति नहीं देता अगर परस्पर संबंध के मानदंड लागू करते हुए इसका औचित्य स्थापित नहीं होता। पीएसए सिकाल ने इस आधार पर कि इसके आयकर का निर्धारण पिछली अवधि से अभी तक लंबित है, आयकर विभाग द्वारा इस व्यय की स्वीकृति के समर्थन में कोई आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत नहीं किया गया है। चूंकि, आयकर निर्धारण आदेश उपलब्ध नहीं है, इसलिए इस लेन-देन के परस्पर संबंध को प्रमाणित करते हुए पीएसए सिकाल के लेखा परीक्षक द्वारा जारी प्रमाणपत्र पर विश्वास किया जाता है और इस शर्त के अधीन कि पीएसए सिकाल को यह सिद्ध करने के लिए कि इस व्यय की अनुमति आयकर प्राधिकारियों द्वारा दी गई थी, अगली समीक्षा के समय आयकर निर्धारण आदेश दाखिल करना चाहिए, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार दिनांक 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए लागत के रूप में इस मद को स्वीकार किया जाता है। यदि, आयकर आदेश प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो यह मद अस्वीकार कर दी जाएगी और तदनुसार अगली प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाई के दौरान इस पर विचार किया जाएगा।

- (घ) पीएसए सिकाल ने संपूर्ण रॉयल्टी भुगतान को यहां तक कि 31 मार्च, 2005 के पूर्व की अवधि के लिए भी लागत की मद माना है।

विश्लेषण :

एमओसी की शर्त के अनुसार इस प्राधिकरण को इस मामले में दिनांक 31 मार्च, 2005 के पूर्व की अवधि के लिए रॉयल्टी को मानने के संदर्भ में सरकार द्वारा जारी निर्देश का अनुपालन करना होता है। सरकार ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन इस प्राधिकरण को इस मामले में 31 मार्च, 2005 के पूर्व की अवधि के लिए पास ध्रु के रूप में रॉयल्टी भुगतान स्वीकार नहीं करने का निर्देश देते हुए नीतिगत निर्देश जारी किया है। केंद्र सरकार द्वारा इस संबंध में जारी नीतिगत निर्देशों के अनुपालन में 31 मार्च, 2005 तक पूर्व अवधि के लिए रॉयल्टी भुगतान को लाभ/हानि विवरण के प्रमात्राकरण में विचार नहीं किया जाता है।

एमओसी का खण्ड 4 स्पष्ट करता है कि 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए नए दिशानिर्देशों में उस तरीके, जिनमें रॉयल्टी को माना जाना है, की व्यवस्था की गई है। प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार दिनांक 29 जुलाई, 2003 के पूर्व अंतिम रूप दी गई बोलियों के मामले में प्रशुल्क संगणन को निजी प्रचालकों द्वारा स्वामी पत्तन को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताई गई राशि के अधिकतम के अधीन इस मद को हिसाब में नहीं लिए जाने के कारण संभावित हानि से बचने के लिए प्रशुल्क नियतन हेतु लागत के रूप में हिसाब में लेना चाहिए। लाइसेंस करार पर पीएसए सिकाल द्वारा दिनांक 15 जुलाई, 1998 को हस्ताक्षर किए गए थे।

पास ध्रु के रूप में रॉयल्टी के भाग का अनुमति देने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों को कार्यान्वित करते समय सीसीटीएल और एनएसआईसीटी के मामले में इस परिप्रेक्ष्य में हानि को स्वीकार्य लागत घटकों और अनुमेय आय पर विचार करने के बाद राजस्व घाटा माना गया था। चूंकि, पूर्व अवधि के लिए अतिरिक्त अधिशेष को एमओसी के अनुसार पूर्णतः समायोजित किया गया है, लेकिन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार दूसरे बोलीदाता द्वारा बताई गई अधिकतम सीमा तक रॉयल्टी की अनुमति नहीं दी जाती तो इससे लगाई गई पूंजी पर आय में कमी होगी और उस सीमा तक 'हानि' होगी। इसलिए, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.8.1 में यथा निर्दिष्ट रॉयल्टी की अधिकतम अनुमेय सीमा तक 31 मार्च, 2005 की अवधि के लिए पास ध्रु के रूप में अनुमति दी जाती है।

रॉयल्टी मॉडल में सफल बोलददाता का चयन एनपीवी आकलन के आधार पर किया गया था। इसलिए, अलग से केवल वर्षवार मूल्य पर विचार करना और दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा बताई गई सीमा तक इसे स्वीकार करना सही नहीं है। राजस्व हिस्से के दूसरी उच्चतम बोली मूल्य को अनुमति देने के समान सिद्धांत को लागू करते हुए,

रॉयल्टी मॉडल को केवल दूसरी उच्चतम बोली के संगत एनपीवी के समानुपात के समतुल्य रॉयल्टी के भाग को ही मानना होगा ।

टीपीटी ने हमारे अनुरोध पर पीएसए सिकाल द्वारा बताए गए 139.15 करोड़ रुपए की तुलना में अगले बोलीदाता द्वारा बताए गए राजस्व तरीके के 65.21 करोड़ रुपए का एनपीवी प्रस्तुत किया है । इसे पीएसए सिकाल की बोली के संगत आकलन का 46.86% पाया गया है । इसका अर्थ यह है कि पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित रॉयल्टी राशि के केवल 46.86% को ही संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों के आधार पर प्रशुल्क संगणन प्रयोजन के लिए स्वीकार किया जा सकता है । इस दृष्टिकोण का अनुपालन विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड और न्हावा शेवा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के मामले में किया गया था । तदनुसार, दिनांक 31 मार्च, 2005 की बाद की अवधि के लिए रॉयल्टी अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा बताए गए स्तर की सीमा अर्थात् पीएसए सिकाल द्वारा देय रॉयल्टी के 46.86% तक लागत की मद के रूप में स्वीकार की जाती है ।

- (ऊ) पीएसए सिकाल ने विदेशी मुद्रा दर में भिन्नता के कारण सीमांतिक हानि सूचित की है । इसने स्पष्ट किया है कि यह हानि अतिरिक्त पुर्जों की खरीद, सॉफ्टवेयर की संस्थापना, वर्ष 2005 के दौरान आरटीजी के पट्टा किराए के लिए विदेशी मुद्रा लेन-देन से संबंधित है । चूंकि, यह यथार्थ लागत है, इसलिए इसने इस मद को लाभ/हानि के मात्राकरण के लिए स्वीकार करने का अनुरोध किया है ।

विश्लेषण :

पिछले संशोधन के दौरान पीएसए सिकाल ने किसी विदेशी मुद्रा ऋण की सूचना नहीं दी थी, परंतु विदेशी मुद्रा लेन-देनों के कारण पर्याप्त हानि का अनुमान किया था । तत्समय अनुपातित दृष्टिकोण ऋण/कर्ज की वास्तविक वापसी-अदायगी के लिए ही लागत की मद के रूप में विदेशी मुद्रा लेन-देन पर हानि की अनुमति देना था । पीएसए सिकाल द्वारा उसके विदेशी मुद्रा ऋण के लिए वापसी-अदायगी से संबंधित कोई ध्योरा प्रस्तुत करने के अभाव में विदेशी मुद्रा लेन-देन के कारण हानि की अनुमति पिछले संशोधन के दौरान लागत की मद के रूप में नहीं दी गई थी ।

पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि इस मद को केवल इसकी लेखाकरण नीति के दृष्टिगत उसकी बहियों में अलग से दर्शाया जाता है । विदेशी मुद्रा लाभ/हानि के अधीन प्रविष्टि वास्तविक लेन-देन से संबंधित होती है और यह वास्तविक व्यय का भाग होती है, परंतु इसे पृथक शीर्ष के अधीन दर्शाया जाता है । पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर पूर्व अवधि के लिए प्राप्त लाभ/हानि का मात्राकरण करते समय इस मद को लागत के रूप में स्वीकार किया जाता है । पीएसए सिकाल ने तत्पश्चात् पुष्टि की है कि उसके द्वारा इंगित विदेशी मुद्रा हानि में सीआईटीआईएस लाइसेंस शुल्क शामिल नहीं है और इसलिए इस शीर्ष के अधीन यथासूचित वास्तविक राशि वास्तविक परिदृश्य में लागत के रूप में स्वीकार की जाती है ।

- (घ) पीएसए सिकाल ने अपफ्रंट शुल्क 10 वर्षों की अवधि में और अन्य आस्थगित राजस्व व्यय 5 वर्ष की अवधि में परिशोधित किया है ।

विश्लेषण :

यह प्राधिकरण निजी टर्मिनल प्रचालकों से संबंधित विभिन्न आदेशों में निर्णय कर चुका है कि प्रारंभिक व्यय और अपफ्रंट शुल्क संपूर्ण परियोजना के लिए संगत है और इसलिए संपूर्ण अवधि में ऐसे व्यय का विस्तार करना उचित है । लेखाकरण प्रयोजन के लिए अनुपालन किया गया दृष्टिकोण प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ एकमात्र निर्देशक कारक नहीं हो सकता ।

दिनांक 31 दिसम्बर, 2001 की यथास्थिति 686.98 लाख रुपए पर सूचित आस्थगित राजस्व व्यय और अपफ्रंट शुल्क का पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में अपनाए गए दृष्टिकोण के अनुरूप 28 वर्षों की लाइसेंस अवधि में विस्तार किया जाता है । यह अन्य निजी प्रचालकों के मामले में उनके प्रशुल्क की नियतन/समीक्षा करते समय अनुपालन किए जाने वाले सामान्य सिद्धांत के अनुरूप भी है । पीएसए सिकाल ने बताया है कि एक टर्मिनल (एनएसआईसीटी) के मामले में इस व्यय को पांच वर्षों में शोधित करने की अनुमति दी गई थी । इस परिप्रेक्ष्य में यह स्पष्ट किया जाता है कि एनएसआईसीटी के मामले में अपफ्रंट भुगतान संपूर्ण परियोजना अवधि में विस्तारित किया गया था, लेकिन आरंभिक व्यय के मामले में इस प्रकार की कार्यवाई नहीं की गई थी, क्योंकि उस समय संपूर्ण परियोजना अवधि में इस व्यय को विस्तारित करने का यह सिद्धांत नहीं बनाया गया था । इस सिद्धांत को अपनाने के पश्चात् इसे अन्य सभी निजी टर्मिनलों में सतत रूप से लागू किया गया है ।

इस समायोजन के फलस्वरूप, अपफ्रंट शुल्क का अशोधित भाग और बट्टे खाते न डाले गए की सीमा तक आस्थगित राजस्व व्यय को पूंजी आधार में जोड़ा जाता है और आय की अनुमति देने के लिए माना जाता है ।

- (छ) वर्ष 2002 के आदेश में विस्तारपूर्वक वर्णित कारणों से पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान ईपीसीजी दंड के भुगतान को कम कर दिया गया था। इसे आस्थगित राजस्व व्यय के रूप में माना और परिसंपत्ति की शेष अवधि में विस्तारित किया गया था।

पीएसए सिकाल के वार्षिक लेखों ने संभवतः ईपीसीजी दंड की मुफ़ी के दृष्टिगत इस शीर्ष के अधीन कोई व्यय सूचित नहीं किया है। तदनुसार, व्यय को पीएसए सिकाल द्वारा जैसा किया गया था वर्ष 2002, 2003 और 2004 प्रत्येक के लिए पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अनुमानित 94.54 लाख की तुलना में 'शून्य' माना जाता है।

- (ज) पीएसए सिकाल ने पूर्व अवधि के लिए लाभ/हानि का प्रमात्राकरण करते समय 2005 के संपूर्ण वर्ष के लिए ब्याज भुगतान का पहले लागत के रूप में विचार किया था। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति 31 मार्च, 2005 से दी जानी है। चूंकि, लगाई गई पूंजी में इक्विटी और ऋण, दोनों घटक शामिल हैं, इसलिए ब्याज को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन व्यय की मद के रूप में नहीं माना गया है। पीएसए सिकाल ने तदनुसार अपना संगणन संशोधित किया है। पूर्व अवधि के लिए, पीएसए सिकाल द्वारा यथा सूचित वास्तविक ब्याज लागत पर विचार किया जाता है।

- (झ) टर्मिनल की क्षमता पिछले संशोधन के दौरान पीएसए सिकाल द्वारा यथा आकलित प्रति वर्ष 3 लाख टीईयू मानी गई थी। पीएसए सिकाल ने वर्णन किया है कि इसने 3 लाख टीईयू प्रतिवर्ष की क्षमता आकलित नहीं की थी। वर्ष 2003 में इसकी क्षमता बढ़ाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश में विलंब हुआ और यह मार्च, 2005 में ही मूर्त रूप ले पाया था। इसने मानकीय लागत निर्धारण के लिए महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा गठित राष्ट्रीय कार्य दल द्वारा प्रस्तुत प्रारूप रिपोर्ट में इंगित मानदंडों के आधार पर क्षमता मानी है।

विश्लेषण :

यह उल्लेख करना संगत है कि मानकीय लागत समिति की रिपोर्ट कई पूर्वानुमानों के आधार पर एक सामान्य निर्धारण है और इसलिए यह पूर्णतः इसके मामले में संगत नहीं हो सकता।

टर्मिनल की क्षमता निर्धारण के संदर्भ में यहां तक कि टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि यद्यपि पीएसए सिकाल को आवंटित क्षेत्र 4 लाख टीईयू प्रतिवर्ष का प्रहस्तन करने के लिए पर्याप्त है, फिर भी प्रचालक ने मार्च, 2005 तक पर्याप्त उपस्कर तैनात नहीं किए थे।

पीएसए सिकाल द्वारा किए गए अनुरोधों के दृष्टिगत पीएसए सिकाल द्वारा उल्लिखित टर्मिनल क्षमता वर्ष 2002 से 2004 के लिए और 2005 से आगे तक के लिए 3,39,300 टीईयू प्रतिवर्ष पर इस विश्लेषण के प्रयोजनार्थ विचार किया जाता है।

- () लगाई गई पूंजी और शेरधारक निधि निकालने के लिए पीएसए सिकाल द्वारा यथा सूचित वास्तविक निवल ब्लॉक और कार्यशील पूंजी के योग पर 2002 से 31 मार्च, 2005 तक की अवधि के लिए विचार किया गया है। वर्ष 2005 के लिए लगाई गई पूंजी को पीएसए सिकाल द्वारा यथानुमानित निवल अचल परिसंपत्तियों के रूप में माना गया है और कार्यशील पूंजी को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप कम किया गया है।

प्रत्येक वर्ष के अंत में बट्टे खाते नहीं डाली गई सीमा तक अपफ्रंट शुल्क और आस्थगित राजस्व व्यय को भी लगाई गई पूंजी निकालते समय निवल ब्लॉक में जोड़ा गया है।

पीएसए सिकाल द्वारा सूचित ऋण स्थिति को लगाई गई पूंजी से घटाया जाता है और शेष को दिनांक 31 मार्च, 2005 तक इक्विटी पर आय के संगणन के लिए स्वामी की निधि माना गया है।

इक्विटी शेरधारक निधि पर आय की अनुमति दिनांक 31 मार्च, 2005 तक 20% की दर पर दी जाती है और इसे पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अनुमत आय के अनुरूप क्षमता उपयोग से जोड़ा जाता है।

प्रहस्तन किए गए वास्तविक यातायात और पीएसए सिकाल द्वारा निर्धारित क्षमता के संदर्भ में टर्मिनल का क्षमता उपयोग वर्ष 2002 के लिए 94.7%, वर्ष 2003 के लिए 98.8% और वर्ष 2004 में 100% से अधिक है। इक्विटी (शेरधारक निधि) पर आय को पिछले प्रशुल्क आदेश में, जो वास्तव में अन्य निजी टर्मिनलों और पतन न्यासों के मामले में अपनाया गया सामान्य सिद्धांत है, के अनुरूप क्षमता उपयोग के लिए समायोजित किया जाता है।

- (ट) पीएसए सिकाल ने वर्ष 2006 के पहले पांच महीनों के लिए वास्तविक राशियों और शेष अवधि के लिए अनुमान प्रस्तुत किया है। जब तक यह आदेश कार्यान्वयन के योग्य होता है, तब तक वर्ष 2006 में केवल तीन महीने रह जाएंगे। चूंकि, पीएसए सिकाल संशोधित प्रशुल्क अधिसूचित किए जाने तक वर्ष 1999 के प्रशुल्क स्तर पर प्रचालन

जारी रखेगा, इसलिए वर्ष 2006 के नौ महीनों के लिए पीएसए सिकाल को प्राप्त निवल लाभ भी निर्धारित किए जाने की अपेक्षा है।

वर्ष 2006 की शेष अवधि के लिए अनुमानों को पांच महीनों के लिए सूचित वास्तविक राशि के आधार पर और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार कम किया जाता है। इस संबंध में ब्योरे की चर्चा इस विश्लेषण में अन्यत्र की गई है।

(vi) इस प्राधिकरण ने वर्ष 2002 के पिछले प्रशुल्क आदेश में यह देखा था कि इस तथ्य पर ध्यान दिए बिना कि कुछ लागत घटकों को प्रशुल्क संगणन में अनुमति नहीं दी गई थी, वास्तविक लेन-देन करार में प्रावधानों, संगत सांख्यिकीयों द्वारा निमंत्रित होगा। चूंकि, इक्विटी पर अनुमत्य आय ऐसे व्यय को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं पाई गई थी, इसलिए पीएसए सिकाल को इन देयताओं की पूर्ति के लिए अपने अधिशेष का कुछ भाग रखने की अनुमति दी गई थी।

इसके दृष्टिगत, यद्यपि पिछले प्रशुल्क संशोधन में निर्भर रहे लागत विवरण ने दो वर्षों 2003 और 2004 के लिए 37.64% का औसत निवल अधिशेष प्रदर्शित किया, फिर भी इस प्राधिकरण ने अपने तत्समय विद्यमान प्रशुल्क में 15% की कमी की थी और बांधने/खोलने के लिए प्रति कंटेनर 8.04 अमरीकी डॉलर का प्रभार हटा दिया था। इस निर्णय का निवल प्रभाव समतुल्य वर्षों के लिए अनुमानित राजस्व में लगभग 26.58% की कमी हुई थी। की गई कमी से संबद्ध किसी अन्य अनुवृद्धि के अभाव में उस आदेश द्वारा शामिल संगत वर्षों के लिए औसत राजस्व के लगभग 11.2% की सीमा तक अधिशेष के शेष की अनुमति पूर्व अवधि के लिए निवल लाभ का मात्राकरण करते समय पीएसए सिकाल के पक्ष में दी जाती है।

वर्तमान कार्यवाई 2002 के पूर्व आदेश की समीक्षा करने के लिए नहीं, बल्कि वर्ष 2002 के आदेश के कार्यान्वयन नहीं करने के प्रभाव का प्रमात्राकरण करने के लिए है। इसलिए, पीएसए सिकाल को वर्ष 2004 की अवधि के लिए पिछले आदेश में अनुमत्य अतिरिक्त अधिशेष को इस विश्लेषण में माना जाता है और समान तुलना के लिए यह राशि संगत अवधि के लिए अधिशेष से निकाली जाती है।

(vii) वर्ष 2002 का आदेश वर्ष 2004 तक की अनुमानित स्थिति पर आधारित था और इसमें वर्ष 2005 के लिए अनुमानों पर विचार नहीं किया गया। इसलिए, वर्ष 2005 के वास्तविक आंकड़ों के साथ तुलना करने के लिए कोई मूल आंकड़ा उपलब्ध नहीं है। पीएसए सिकाल ने वर्ष 2005 की वास्तविक हानि की वर्ष 2002 से 2004 तक के लिए अनुमानित अधिशेष/(हानि) से तुलना की है।

पीएसए सिकाल द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण सही नहीं पाया जाता क्योंकि मात्रा, राजस्व, व्यय और लगाई गई पूंजी पूर्व अवधि के लिए भिन्न हैं और उनकी तुलना वर्ष 2005 की वास्तविक राशियों से नहीं की जा सकती। वर्ष 2005 के लिए निर्धारण मात्रा, राजस्व, स्वीकार्य लागत और पूंजीगत व्यय की वास्तविक राशियों पर आधारित है। वर्ष 2006 (9 महीने) के लिए समान दृष्टिकोण अपनाया जाता है।

(viii) उपरोक्त विश्लेषण के अधीन वर्ष 2002 में पारित आदेश का कार्यान्वयन नहीं करने के कारण प्राप्त लाभ/हानि अनुबंधन के रूप में संलग्न है। लाभ/हानि विवरण का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है :-

वर्ष	वर्ष 2002 के आदेश का कार्यान्वयन नहीं किए जाने के कारण पीएसए सिकाल को प्राप्त लाभ
2002 (यथानुपात आधार पर दो महीनों के लिए)	241.40
2003	1492.32
2004	1791.49
2005	1994.70
2006 (यथानुपात आधार पर नौ महीनों के लिए)	1742.82
वर्ष 2002 के प्रशुल्क आदेश का कार्यान्वयन नहीं किए जाने के कारण पीएसए सिकाल को प्राप्त कुल लाभ	7262.73

(ix) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खण्ड 2.13 वर्णन करता है कि अगर विद्यमान प्रशुल्क नियत करते समय माने गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में वास्तविक भौतिक और वित्तीय कार्यानिष्पादन के बीच भिन्नता (+) अथवा (-) 20% से अधिक है, तो प्रशुल्क को संशोधित करते समय प्राप्त ऐसे लाभ/हानि के 50% को भावी तौर पर निर्धारित करते हुए प्रशुल्क समायोजित किया जाएगा।

पीएसए सिकाल ने दावा किया है कि चूंकि मात्रा में भिन्नता 20% से कम है, इसलिए प्राप्त की गई अतिरिक्त आय को अधिशेष के रूप में रखने की अनुमति दी जाए।

पीएसए सिकाल द्वारा किया गया दावा उसके मामले में प्रशुल्क के नियतन का नियंत्रण करने वाले एमओसी की शर्तों के अनुरूप नहीं पाया गया है। एमओसी की शर्तों के अनुसार वर्ष 2002 में अनुमोदित प्रशुल्क आदेश का कार्यान्वित नहीं किए जाने के कारण प्राप्त लाभ को मात्राकृत और तीन वर्ष की प्रशुल्क वैधता अवधि में समंजित किया जाना होगा। पीएसए सिकाल को प्राप्त लाभ वर्ष 2002 की पिछली प्रशुल्क समीक्षा में माने गए अनुमानों में केवल भिन्नता का परिणाम नहीं है। तदनुसार, पूर्व अवधि के लिए लाभ को वर्ष 2006 में 605 लाख रुपये, वर्ष 2007 और 2008 प्रत्येक में 2421 लाख रुपये और वर्ष 2009 में 1816 लाख रुपये पर 3 वर्ष के अगले वैधता चक्र में समायोजित किया जाता है।

- (x) वर्ष 2005 के दौरान पीएसए सिकाल द्वारा प्रहस्तन किया गया धूपट 3,13,317 टीईयू है। इसकी तुलना में वर्ष 2006, 2007, 2008 और 2009 के लिए यातायात का पूर्वानुमान क्रमशः 3,56,100 टीईयू, 3,91,710 टीईयू, 4,30,881 टीईयू और 3,00,000 टीईयू किया गया है। वर्ष 2006 के लिए यातायात में 13.7% और वर्ष 2007 और 2008 के लिए प्रति वर्ष 10% की वृद्धि अनुमानित है। वर्ष 2009 के लिए इसने इस वर्ष दूसरा टर्मिनल चालू होने के कारण अपने धूपट में 30% की गिरावट अनुमानित की है।

यह उल्लेख करना संगत है कि पीएसए सिकाल ने पहले पांच महीनों के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2006 के लिए अनुमानित यातायात समायोजित नहीं किया है।

टीपीटी वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा किए गए यातायात के पूर्वानुमानों को पत्तन द्वारा किए गए पूर्वानुमानों के अनुरूप पाता है। प्रयोक्ताओं ने भी इन वर्षों के लिए यातायात के अनुमानों का विरोध नहीं किया है। इसके विपरीत, कुछ भी उपलब्ध होने के अभाव में पीएसए सिकाल द्वारा वर्ष 2006, 2007 और 2008 के लिए किए गए यातायात के पूर्वानुमानों को स्वीकार किया जाता है। तथापि, अगर गलत अनुमान के कारण पीएसए सिकाल को अनुचित लाभ प्राप्त हुआ पाया जाता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

पीएसए सिकाल की एक नए कंटेनर टर्मिनल के चालू होने के दृष्टिगत वर्ष 2009 के दौरान यातायात में कमी होने के बारे में आशंका के संबंध में टीपीटी ने स्पष्ट किया है कि पीएसए सिकाल के साथ किया गया लाइसेंस करार (एलए) विशेष रूप से टीपीटी द्वारा कंटेनर बर्थ के भावी विस्तार का एक खण्ड प्रदान करता है। पीएसए सिकाल को भी मौजूदा लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार प्रतिस्पर्धी बोली में भाग लेने की अनुमति दी गई है। टीपीटी की राय है कि पीएसए सिकाल को निम्नतम प्रशुल्क से क्षेत्र में आठ वर्षों के अनुभव का लाभ होगा। इससे बेहतर समेकन होना संभावित है और वास्तव में राजस्व में वृद्धि हो सकती है।

जैसा पीएसए सिकाल द्वारा सूचित किया गया है, बर्थ सं० VII में नए कंटेनर टर्मिनल को चालू करना अभी तक बिल्कुल प्रारंभिक चरण में है। वर्ष 2009 के लिए यातायात पूर्वानुमानों में विफलता की आशंका करने के लिए पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत कोई उचित आधार नहीं है। इसलिए, वर्ष 2009 के लिए अनुमानित यातायात पूर्व वर्ष के लिए पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित स्तर पर ही जारी रहना पूर्वानुमानित है।

तथापि, पीएसए सिकाल को नए टर्मिनल के चालू होने के कारण, जो इस विश्लेषण में विचार किए गए वित्त/लागत मॉडल को प्रतिकूल रूप से प्रभावित करता है, वर्ष 2009 के लिए यातायात में किसी पर्याप्त कमी के मामले में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की निर्धारित अवधि से पूर्व समीक्षा प्रस्तावित करने के विकल्प की अनुमति दी जा सकती है।

- (xi) जैसा पहले वर्णन किया गया है, पीएसए सिकाल सितम्बर, 2002 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश पर स्थगन आदेश प्राप्त करने के दृष्टिगत वर्ष 1999 में अनुमोदित प्रशुल्क वसूल कर रहा है। दिनांक 17 अगस्त, 2005 को निष्पन्न एमओसी ने भी पीएसए सिकाल को संशोधित प्रशुल्क को अंतिम रूप दिए जाने तक यह प्रशुल्क लगाते रहने की अनुमति दी है। पीएसए सिकाल ने तदनुसार पूर्वानुमानित धूपट पर उसके द्वारा लगाए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अपनी आय अनुमानित की है। आय का अनुमान करते समय, इसने घाटशुल्क, रीफर कंटेनर प्रभार, शटआउट प्रभार, भंडारण किराया, उठाने/उतारने के प्रभार, हेच कवर प्रभार और अतिरिक्त आवागमन प्रभार को छोड़कर अधिकांश प्रशुल्क मदों में 3% की छूट पर भी विचार किया है। प्रशुल्क समीक्षा का यह कार्य मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर किए गए आय के अनुमानों पर आधारित है। चूंकि, वरों के मान में ऐसी कोई छूट साझा आधार पर निर्धारित नहीं की गई है, इसलिए राजस्व अनुमान ऐसी छूट के प्रभाव पर विचार नहीं कर सकता।

इस संशोधन के अधीन, पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित आय पर इस विश्लेषण के लिए विश्वास किया जाता है और उस पर विचार किया जाता है। वर्ष 2009 के लिए आय को वर्ष 2008 के स्तर पर रखा जाता है, क्योंकि यातायात की मात्रा 2008 के स्तर पर बनाए रखी जानी है।

- (xii) दिनांक 20 जुलाई, 2006 को आयोजित सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार पीएसए सिकाल ने अपने चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित वर्ष 2006 के लिए छमाही वार्षिक लेखा प्रस्तुत किया है। प्रारूप जिसमें वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत किए गए हैं, लागत विवरण के प्रारूप से भिन्न है और इसलिए मदवार तुलना संभव नहीं है। पीएसए सिकाल ने यह भी स्वीकार किया है कि

लागत विवरण में प्रस्तुत व्यय का वर्गीकरण वार्षिक लेखे तैयार करने के लिए सांविधिक लेखापरीक्षकों द्वारा माने गए वर्गीकरण से भिन्न है। पहले प्रस्तुत वर्ष 2006 के प्रथम पांच महीनों के वास्तविक आंकड़ों में व्यय का वर्गीकरण लागत विवरण के अनुसार बनाए रखा गया था। यह पाया जाता है कि पहले 5 महीनों के लिए वास्तविक आंकड़ों के बहिर्देशन द्वारा निर्मित वर्ष 2006 के अनुमान पहले छः महीने के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर तैयार समान अनुमान की अपेक्षा अधिक हैं।

व्यय के शीर्षों के भिन्न वर्गीकरण के कारण तुलना में कठिनाई की वजह से वर्ष 2006 के पहले पांच महीनों के लिए सूचित वास्तविक आंकड़े वर्ष 2006 के लिए अनुमानों के औचित्य के मूल्यांकन के लिये आधार के रूप में लिये गए हैं।

- (xiii) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक लागत वर्ष 2006 में 16% और परवर्ती वर्षों के लिए प्रतिवर्ष 6% पर बढ़ना अनुमानित है। पीएसए सिकाल ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2006 के दौरान श्रमिक लागत में पर्याप्त वृद्धि जनवरी, 2006 से आगे तक कार्यान्वित गैर-प्रबंधकीय कर्मचारियों के वेतन में 28% की वृद्धि के कारण है। इसने अपने अनुमान का औचित्य देने के लिए पहले पांच महीने के लिए मई, 2006 तक वेतन और मजदूरी के वास्तविक आंकड़े 212 लाख रुपए प्रस्तुत किए हैं। वर्ष 2006 के पहले पांच महीनों के लिए वास्तविक स्थिति को मानते हुए वर्ष 2006 के पूर्ण वर्ष के लिए श्रमिक लागत पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित 512 लाख रुपए की तुलना में 509 लाख रुपए होगी। लागत विवरण को उस सीमा तक संशोधित किया जाता है।

परवर्ती वर्षों के लिए अनुमानित लागत में वृद्धि के संदर्भ में यह उल्लेख करना संगत है कि प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देश व्यय को यातायात के पूर्वानुमानों के अनुरूप पूर्वानुमानित करने और उसे भारत सरकार द्वारा घोषित सभी पण्यवस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान घट-बढ़ के संबंध में मूल्य घट-बढ़ के लिए समायोजित करने की अपेक्षा करते हैं। वर्ष 2005-06 के लिए थोक मूल्य सूचकांक 4.5% सूचित है।

प्रत्यक्ष श्रमिक लागत साधारणतया एक नियत व्यय है और यह यातायात में वृद्धि के साथ समनुपात में काफी भिन्न नहीं होगा। इसके अतिरिक्त, पीएसए सिकाल ने वर्ष 2007 से 2009 के दौरान कार्यबल में किसी वृद्धि का भी अनुमान नहीं किया है। इसे ध्यान में रखते हुए, इस लागत घटक में वृद्धि को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वर्ष 2007, 2008 और 2009 के लिए प्रति वर्ष 4.5% तक प्रतिबंधित किया जाता है।

- (xiv) (क) विद्युत की इकाई लागत प्रतिवर्ष 8% से बढ़ना अनुमानित है और ईंधन की इकाई लागत वर्ष 2006 के लिए 5% और वर्ष 2007 में 17% बढ़ना अनुमानित है।

वर्ष 2006 के पहले पांच महीनों के लिए ईंधन, विद्युत और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के वास्तविक आंकड़े प्रस्तुत नहीं किए गए हैं, परंतु उपस्कर घालन लागत, जिसमें विद्युत, ईंधन, मरम्मत और अनुरक्षण तथा अन्य शामिल हैं, के लिए 426 लाख रुपए का समेकित व्यय सूचित किया गया है।

पीएसए सिकाल ने इस आधार पर अपने अनुमानों का औचित्य दिया है कि पिछले छः वर्षों के दौरान वार्षिक रूप से मिश्रित वार्षिक वृद्धि दर (सीएजीआर) आधार पर विद्युत की लागत वास्तविक रूप में 8% और ईंधन लागत 14% बढ़ गई है। इसी प्रकार डीजल का मूल्य, जो जनवरी, 2000 में प्रति लीटर 15.62 रुपए था, इस समय प्रति लीटर 34.15 रुपए है, जो लगभग 120% की वृद्धि है।

इस संबंध में यह उल्लेख करना संगत है कि यह प्राधिकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा निर्देशित होता है, जो व्यय का अनुमान 4.5% पर सूचित थोक मूल्य सूचकांक (सभी पण्यवस्तुओं के लिए) के आधार पर करने और यातायात की वृद्धि के लिए समायोजित करने की अपेक्षा करते हैं। थोक मूल्य सूचकांक अभिज्ञात समूहों के मूल्यों की भारांशित औसत घट-बढ़ है। यह सही नहीं है कि थोक मूल्य सूचकांक के बास्केट में सभी समूहों में समान मात्रा में वृद्धि हुई थी। इसलिए, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की शर्तों के अनुसार प्रति वर्ष 4.5% के वर्तमान थोक मूल्य सूचकांक से अधिक विद्युत और ईंधन की इकाई दर में वृद्धि की अनुमति देना आवश्यक नहीं पाया जाता। यह उल्लेखनीय है कि इस प्रयोजनार्थ विचार की गई इकाई आधार दरें पीएसए सिकाल द्वारा सूचित वर्ष 2005 के वास्तविक आंकड़े हैं। तथापि, विद्युत और ईंधन की अनुमानित लागत संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप पूर्वानुमानाधीन प्रत्येक वर्षों के दौरान पूर्वानुमानित यातायात में वृद्धि के लिए समायोजित की जाती है।

ईंधन की खपत पर मात्रा वृद्धि का प्रभाव वर्ष 2006 के लिए 10% माना गया है, यहां तक कि यद्यपि मात्रा में वृद्धि 13.7% अनुमानित है। ईंधन लागत के अनुमान की वर्ष 2006 के लिए यातायात में 13.7% वृद्धि के लिए ईंधन की खपत को समायोजित करते हुए संशोधित किया जाता है और इकाई दर में 4.5% की वार्षिक वृद्धि की भी अनुमति दी जाती है। ईंधन की संशोधित अनुमानित लागत 433 लाख रुपए है, जो वर्ष 2006 के लिए पीएसए सिकाल द्वारा माने गए 422 लाख रुपए से थोड़ा अधिक है।

- (ख) मरम्मत और अनुरक्षण लागत में वर्ष 2005 में व्यय किए गए 2.72 करोड़ रुपए से वर्ष 2006 में बढ़कर 3.98 करोड़ रुपए होना अनुमानित है, जो लगभग 46% की वृद्धि है। पीएसए सिकाल ने औचित्य दिया है कि 1 क्यूसी

और 4 आरटीजी, जो वर्ष 2005 में चालू किए गए थे, क्रमशः जनवरी, 2006 और जून, 2006 तक वारंटी के अधीन थे और इसलिए वर्ष 2006 के लिए सूचित मरम्मत और अनुरक्षण का वास्तविक व्यय इन उपस्करों के संदर्भ में मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार नहीं करता।

पीएसए सिकाल द्वारा ढाका पीटीई लिमिटेड के साथ किया गया पट्टा करार दर्शाता है कि इन उपस्करों की वारंटी चालू करने की तारीख से 12 महीने के भीतर होगी और इसलिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का वहन पीएसए सिकाल द्वारा किया जाना होगा। इसलिए, पट्टे पर लिए गए उपस्कर पर मरम्मत और अनुरक्षण की अनुमति दी जाती है।

वर्ष 2006 के दौरान वृद्धि किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्करों के मामले में और उन पट्टाधारित उपस्करों, जिनकी वारंटी वर्ष 2006 में समाप्त हो गई है, के संबंध में भी मरम्मत और अनुरक्षण लागत की अनुमति वर्ष 2006 के लिए सकल ब्लॉक के 2% पर दी जाती है।

मौजूदा उपस्करों के लिए वर्ष 2005 के दौरान सूचित मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर 4.5% की वार्षिक वृद्धि की अनुमति दी जाती है।

पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण लागत में उपस्करों के प्रस्तावित पुनःमार्जन पर वर्ष 2006 और 2007 के दौरान आने वाली 150 लाख रुपए की लागत शामिल है। इसने स्पष्ट किया है कि इस पुनःमार्जन लागत से परिसंपत्ति की मूल उपयोगी अवधि में वृद्धि करने अथवा टर्मिनल की क्षमता बढ़ने की संभावना नहीं है। वे बल्कि अनुरक्षणीयता, प्रचालनात्मक क्षमता और सुरक्षा में वांछित स्तर तक पहुंचने के लिए किए जाते हैं।

आदर्श रूप से ऐसी पुनःमार्जन लागत को पूंजीकृत किया जाना चाहिए, क्योंकि पुनःमार्जन का लाभ उस संगत वर्ष, जिसमें व्यय किया जाता है, के बाद प्राप्त होना संभावित है। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड और इंडिया गेटवे टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड के मामलों में उनके संबंधित स्वामी पक्षों से अधिग्रहित उपस्करों पर व्यय की गई पुनःमार्जन लागत पूंजीकृत की गई थी। इसलिए, पीएसए सिकाल के तर्क को स्वीकार करना कठिन है कि ऐसे पुनःमार्जन का लाभ विशेष वर्ष के बाद, जिसमें व्यय किया गया है, प्रचालक को उपलब्ध नहीं होगा। वर्ष 2006 आधा से अधिक समाप्त हो गया है, परंतु पीएसए सिकाल ने इस वर्ष के दौरान इस संबंध में अब तक कोई व्यय नहीं किया है। वर्ष 2006 के लिए अभी तक पीएसए सिकाल द्वारा व्यय की गई वास्तविक पुनःमार्जन लागत की उपलब्धता के अभाव में 150 लाख रुपए की अनुमानित लागत वर्ष 2007 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में जोड़ी जाती है और पीएसए सिकाल द्वारा अन्य उपस्करों के लिए लागू की गई औसत दर पर मूल्यहासित की जाती है।

पीएसए सिकाल ने वर्ष 2007 से 2009 के लिए परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में कोई वृद्धि पूर्वानुमानित नहीं की है। इन वर्षों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का अनुमान संबंधित पूर्व वर्षों के लिए अनुमानों में 4.5% वार्षिक वृद्धि की अनुमति देकर कम किया जाता है। तथापि, वर्ष 2007 के लिए अनुमानों में पुनःमार्जन लागत के पूंजीकरण के प्रभाव को हिसाब में लिया गया है।

(ग) उपस्कर चालन लागत विद्युत, ईंधन, मरम्मत और अनुरक्षण तथा अन्यो का एकत्रीकरण है। उपरोक्त संशोधन के अधीन कुल उपस्कर चालन लागत इस शीर्ष के अधीन पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित 1095 लाख रुपए की तुलना में वर्ष 2006 के लिए 1055 लाख रुपए होती है।

(ख) वर्ष 2006 के पहले पांच महीनों के लिए प्रबंध और सामान्य उपरिचय 52 लाख रुपए सूचित है। इस स्थिति के आधार पर, वर्ष 2006 के पूर्ण वर्ष के लिए व्यय लगभग 125 लाख रुपए हो सकता है। इसलिए, पीएसए सिकाल द्वारा किए गए 126 लाख रुपए का अनुमान अपरिवर्तित माना जाता है।

सामान्य उपरिचय वर्ष 2005 में 190 लाख रुपए के वास्तविक व्यय से वर्ष 2006 में 81% बढ़कर 345 लाख रुपए होना अनुमानित है। पीएसए सिकाल ने वर्ष 2006 के उत्तरार्द्ध में सामान्य उपरिचय के अनुमान में तीव्र वृद्धि के लिए किन्हीं विशिष्ट कारणों की चर्चा नहीं की है।

पहले पांच महीनों के लिए सूचित वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2006 के लिए अनुमान लगभग 144 लाख रुपए हो सकता है, जो वास्तव में वर्ष 2005 के लिए वास्तविक आंकड़ों (190 लाख रुपए) से कम है। वर्ष 2006 के लिए सामान्य उपरिचय के अनुमान प्रचालक द्वारा वर्ष के पहले पांच महीने के लिए प्रस्तुत वास्तविक आंकड़ों और तत्काल पूर्व वर्ष के लिए सूचित वास्तविक आंकड़ों के अनुरूप दिखाई नहीं देते।

यह मानते हुए कि वर्ष 2006 के पहले पांच महीने के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर इस शीर्ष के अधीन व्यय का अनुमान वर्ष 2005 के दौरान सूचित वास्तविक आंकड़ों से बना है, इस मद को वर्ष 2005 के वास्तविक आंकड़ों पर 4.5% की वृद्धि की

अनुमति देकर कम किया जाता है। तदनुसार, वर्ष 2006 के लिए संशोधित अनुमान पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित 345 लाख रुपए की तुलना में 199 लाख रुपए होगा।

परवर्ती वर्षों के लिए प्रबंध और सामान्य उपरिचय प्रतिवर्ष 5% बढ़ना अनुमानित है और परवर्ती वर्षों के लिए सामान्य उपरिचय प्रतिवर्ष 7% से 8% द्वारा बढ़ना अनुमानित है।

प्रबंध और सामान्य उपरिचयों तथा सभी अन्य संगत लागत घटकों में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार यथा स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि की अनुमति दी जाती है।

पीएसए सिकाल ने हमारे अनुरोध पर वर्ष 2009 के लिए अनुमान प्रस्तुत किए हैं, ताकि पूर्व अवधि में प्राप्त लाभ का समायोजन तीन वर्षों में विस्तारित किया जा सके। वर्ष 2009 के अनुमानों में कुछ लागत अवयव मुख्यतः शायद प्रत्याशित नए कंटेनर टर्मिनल के चालू होने के दृष्टिगत अनुमानित यातायात में 30% की कमी के कारण कम किए गए हैं। हमारे विश्लेषण में वर्ष 2009 के लिए यातायात और आय जैसा पहले वर्णन किया गया है, वर्ष 2008 के स्तर पर पूर्वानुमानित है। इसे ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2009 के लिए प्रचालन लागत के अनुमान पर पूर्व वर्षों के लिए की गई उपयुक्त वृद्धि की अनुमति देकर विचार किया जाता है।

पीएसए सिकाल ने इस आधार पर कि लगाई गई पूंजी पर आय 100% रॉयल्टी को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है, दिनांक 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए पूर्ण रॉयल्टी को स्वीकार्य व्यय के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है। इस परिप्रेक्ष्य में, यह उल्लेख करना संगत है कि दिनांक 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए रॉयल्टी पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार विचार किया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप वर्ष 2006 से 2009 तक के लिए समान दृष्टिकोण का अनुपालन किया जाता है। तदनुसार, दूसरी बोली अर्थात् पीएसए सिकाल द्वारा दिए गए अनुमानों के 46.86% की सीमा तक रॉयल्टी के भुगतान की संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 31 मार्च, 2005 से आगे की अवधि के लिए अनुमति दी जाती है।

(xvii) पीएसए सिकाल ने पुष्टि की है कि मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए अवधि मानदंडों के साथ सीधी रेखाविधि पर किया गया है। पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित मूल्यहास वर्ष 2007 के दौरान प्रसिद्धि के सकल ब्लॉक में पुनःमार्जन लागत शामिल किए जाने के कारण समायोजन के अधीन स्वीकार किया जाता है।

पीएसए सिकाल ने वर्ष 2004 और 2005 में कुछ उपस्कर पट्टे पर लिए हैं और उसने अनुमान का समर्थन करने के लिए करार की प्रतियां भी प्रस्तुत की हैं। पीएसए सिकाल ने इन लेन-देनों का परस्पर संबंध स्थापित करते हुए अपने चार्टर्ड एकाउंटेंट से एक प्रमाणपत्र और मूल्य के औचित्य निर्धारण के लिए केपीएमजी से अंतरण मूल्य निर्धारण रिपोर्ट की एक प्रति भी प्रस्तुत की है। इन अनुमानों को पीएसए सिकाल द्वारा प्रस्तुत लेखबद्ध समर्थन पर विश्वास करते हुए स्वीकार किया जाता है।

जब यह मामला अंतिम रूप देने के अग्रिम चरण में था, पीएसए सिकाल ने इन उपस्करों के पट्टे के लेखाकरण मान्यता को परिवर्तित करने और उसे वर्ष 2006 से आगे तक प्रचालन पट्टे की बजाय वित्त पट्टे के रूप में मानने का प्रस्ताव किया था। यह प्रस्तावित दृष्टिकोण पीएसए सिकाल के विचार में एक परिवर्तन है, जिसने प्रारंभ में संबंधित वर्षों में केवल पट्टा किराए को लागत के रूप में विचार करने का प्रस्ताव किया था।

यह उल्लेख करना संगत है कि सीसीटीएल और आईजीटीपीएल जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में पट्टा किराया पट्टे पर लिए गए उपस्कर के मामले में लागत के रूप में स्वीकार किया जाता है।

वास्तव में, यहां तक कि पीएसए सिकाल ने स्वीकार भी किया था कि सुसंगत रहने और यह सुनिश्चित करने के लिए कि यह लेखाकरण पद्धति में परिवर्तन के कारण कोई अनुचित लाभ प्राप्त नहीं करता, उसने अगस्त, 2005 में विद्यमान पद्धति के अनुरूप लागत विवरण में पट्टा किराए पर विचार किया था।

पट्टे पर लिए गए उपस्कर के लिए अपनी पूर्व प्रस्तुति में पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित पट्टा किराया और उस पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत को लागत की मद के रूप में स्वीकार किया जाता है।

प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के खण्ड 2.8.2 के अनुसार निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों अथवा अपने सहयोगी संगठनों को देय तकनीकी सेवा शुल्क को प्रशुल्क नियतन के प्रयोजनार्थ लागत की मद के रूप में स्वीकार नहीं किया जाएगा, अगर परस्पर संबंध के मानदंडों को लागू करते हुए उसका औचित्य स्थापित नहीं किया जाता।

जैसी पहले चर्चा की गई है, इस मद को इसके चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा पूर्व अवधि के दौरान प्रचालक को प्राप्त लाभ का मात्राकरण करते समय इस लेन-देन के परस्पर संबंध को स्थापित करते हुए जारी प्रमाणपत्र पर विश्वास करते हुए 31 मार्च, 2005 के बाद की अवधि के लिए लागत के रूप में स्वीकार किया गया है।

पीएसए सिकाल ने सूचित किया है कि नूल रूप से खरीदे गए सीआईटीओएस के लिए लाइसेंस जनवरी 2006 में समाप्त हो गया है और वह एक नए और अधिक उन्नत टीओएस के लिए निविदा देने की प्रक्रिया में है।

इस नए टीओएस के लिए लाइसेंस शुल्क वर्ष 2005 के दौरान व्यय की गई वास्तविक राशि से वर्ष 2006 से 2009 तक के लिए थोड़ा अधिक है। तथापि, पीएसए सिकाल ने इस अनुमान का औचित्य देने के लिए नए लाइसेंस करार की प्रतियां प्रस्तुत नहीं की हैं, क्योंकि इसे अभी भी अंतिम रूप दिया जाना है। इसलिए, इस अनुमान का औचित्य निर्धारण करना कठिन है। बताए जाने के लिए संभावित लाइसेंस शुल्क ज्ञात नहीं है और इस चरण पर यह भी स्पष्ट नहीं है कि क्या लेन-देन के परस्पर संबंध का मानदंड इस व्यय को लागत की मद के रूप में स्वीकार करने के लिए बनाया रखा जाएगा या नहीं। यह उल्लेख करना संगत है कि अगर वर्ष 2006 के पहले बीच महीने के लिए लाइसेंस शुल्क को पूरे वर्ष के लिए बहिर्वेशित किया जाता है तो प्राप्त अनुमान पूर्व वर्ष के दौरान व्यय की गई वास्तविक राशि से कम पाए जाते हैं।

फिर भी, पीएसए सिकाल द्वारा अपने सहयोगी संगठन को देय वार्षिक लाइसेंस शुल्क के लेन-देन के परस्पर संबंध को स्थापित करते हुए पूर्व अवधि के लिए पीएसए सिकाल के लेखापरीक्षाको द्वारा जारी प्रमाणपत्र के आधार पर व्यय की इस मद में इस शर्त के अधीन कि पीएसए सिकाल अगली समीक्षा के समय यह दर्शाने के लिए कि आयकर प्राधिकारियों ने इस व्यय की अनुमति दी है, करार का लेखबद्ध साक्ष्य और आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा, संबंधित पूर्व वर्षों की वास्तविक राशि/अनुमानों पर प्रति वर्ष 4.5% द्वारा वृद्धि होने की अनुमति दी जाती है। अगर ऐसे साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किए जाते हैं, अनी अनुमत्य अनुमानित व्यय को अगली प्रशुल्क समीक्षा में पूर्णतः समाप्त कर दिया जाएगा।

(xci) आस्थगित राजस्व व्यय और अपक्रंट शुल्क को पूर्व अवधि के लिए किए गए विचार के अनुरूप और अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में अनुपालन किए गए दृष्टिकोण के आधार पर परियोजना की शेष अवधि में विस्तारित किया जाता है।

(xcii) (क) वर्ष 2006 में सकल ब्लॉक में 721 लाख रुपए की वृद्धि प्रस्तावित है, जिसमें संयंत्र और उपस्कर पर 259 लाख रुपए और आईटी पर 462 लाख रुपए का पूंजीगत व्यय शामिल है। वर्ष 2007 से 2009 तक के वर्षों के दौरान पूंजीगत परिकल्पितियों में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है। यह स्पष्ट कर दिया गया है कि वर्ष 2006 में सकल ब्लॉक में वृद्धियां प्रौद्योगिकीय अप्रचलन और व्यवसाय अत्याधुनिकीकरण के कारण सूचना प्रौद्योगिकी उत्पादों के प्रतिस्थापन की प्रकृति में अधिक है। पीएसए सिकाल टर्मिनल की क्षमता में किसी वृद्धि अथवा सकल ब्लॉक में प्रस्तावित वृद्धि के कारण लागत की कमी की संकल्पना नहीं करता। प्रस्तावित पूंजीव्यय को प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय वास्तविक राशियों के आधार पर समीक्षा के अधीन लगाई गई पूंजी पर आय की अनुमति देने के लिए माना जाता है।

प्रत्येक वर्ष के अंत में शेष आस्थगित राजस्व व्यय और अशोधित अपक्रंट शुल्क लगाई गई पूंजी में जोड़े जाते हैं। इसी प्रकार, जैसा पहले वर्णन किया गया है, 150 लाख रुपए की पुनःमार्जन की लागत भी वर्ष 2007 के सकल ब्लॉक में जोड़ी जाती है।

(ख) वर्ष 2006 के लिए कार्यशील पूंजी 21 करोड़ रुपए, वर्ष 2007 में 31 करोड़ रुपए और वर्ष 2008 में 39 करोड़ रुपए अनुमानित है। इस आधार पर कि कार्यशील पूंजी का यह स्तर वित्तीय सुविधाएं प्राप्त करने हेतु सर्वोत्तम शर्तें प्राप्त करने, निगम गारंटी आवश्यकता में छूट लेने, पूंजीवृद्धि के लिए निधि देने और सूचना प्रौद्योगिकी उत्पादों, जिनकी अपेक्षा की उच्च दर है, की प्रतिस्थापन आवश्यकता की पूर्ति के लिए अपेक्षित है।

कार्यशील पूंजी का अनुमान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्यशील पूंजी मानदंडों के अनुरूप नहीं पाया गया है। इसने संशोधित दिशानिर्देशों में अनुशंसित एक महीने के नकद प्रचालन व्यय की तुलना में लगभग छः से आठ महीने का पर्याप्त नकद और बैंक शेष अनुमानित किया है। यह उल्लेखनीय है कि नकद शेष में नकद और बैंक शेष दोनों शामिल हैं न कि पीएसए सिकाल द्वारा माना गया केवल नकद।

इसी प्रकार, भंडार भी छः महीने की खपत की बजाय वार्षिक रूप से खपत किए गए स्तर पर अनुमानित है।

घालू परिसंपत्तियों के अनुमान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप संशोधित किया जाता है। घालू देयताएं पीएसए सिकाल द्वारा पूर्वानुमानित वृद्धिकारी प्रवृत्ति की तुलना में वर्ष 2005 के लिए सूचित स्तर पर अनुमानित की जाती हैं। संशोधित लागत विवरण में संशोधित कार्यशील पूंजी वर्ष 2006 से 2009 तक के लिए 241 लाख रुपए, 383 लाख रुपए, 571 लाख रुपए और 571 लाख रुपए पर अनुमानित की जाती है।

(ग) पूर्ववर्ती पैराग्राफों में वर्णित संशोधनों के अधीन लगाई गई पूंजी वर्ष 2006 के लिए 59.44 करोड़ रुपए, वर्ष 2007 के लिए 53.40 करोड़ रुपए, वर्ष 2008 के लिए 46.40 करोड़ रुपए और वर्ष 2009 के लिए 37.83 करोड़ रुपए होती है।

(घ) प्रशुल्क नियतन के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश व्यावसायिक परिसंपत्तियों के मामले में लगाई गई पूंजी पर 15% आय निर्धारित करते हैं। आय को टर्मिनल के क्षमता उपयोग अनुपात से संयोजित किया जाता है। तात्कालिक मामले में, चूंकि पीएसए सिकाल द्वारा क्षमता के निर्धारण के आधार पर क्षमता का कम उपयोग नहीं हुआ है, इसलिए लगाई गई संशोधित पूंजी पर 15% की दर पर पूर्ण आय की अनुमति दी जाती है।

(xiii) पीएसए सिकाल ने कई बार अपने टर्मिनल में प्राप्त क्षमता सुधार का विशेष उल्लेख किया है। संशोधित लागत विवरण में इसने क्षमता सुधार के समायोजन के लिए वर्ष 2006 से 2008 तक के प्रत्येक वर्षों के लिए निवल अधिशेष को 38.15 करोड़ रुपए कम कर दिया है।

यह उल्लेख करना संगत है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश क्षमता/उत्पादकता में सुधार के लिए पसन/प्रचालन को पुरस्कार के लिए प्रोत्साहित करते हैं। प्रस्तु, इस क्षमता सुधार को मापने के लिए बैचमार्क पूर्ववर्ती चक्र में उसी टर्मिनल द्वारा प्राप्त औसत कार्यनिष्पादन होगा। प्रशुल्क की तुलना अन्य निजी टर्मिनलों से करना उपयुक्त नहीं होगा। टीपीटी द्वारा जैसा सही वर्णन किया गया है, अन्य टर्मिनलों के कार्यनिष्पादन और प्रशुल्क तथा वहां लगाए गए प्रशुल्क का भी संदर्भ देना पीएसए सिकाल में प्रशुल्क नियत करने के लिए पूर्णतः संगत नहीं है।

विभिन्न निजी टर्मिनलों का विस्तृत अध्ययन करने के बाद कंटेनर संबद्ध प्रशुल्क की मानकीय लागत के लिए इस प्राधिकरण द्वारा गठित कार्यदल ने भी निष्कर्ष निकाला है कि वास्तविक और उपस्कर अवसंरचना में विविधता और यातायात परिदृश्य में गतिशीलता को देखते हुए समरूप मानदंडों का अधिदेश देना न तो व्यवहार्य है और न ही व्यावहारिक। इसने सिफारिश की है कि टर्मिनल का विशिष्ट दृष्टिकोण क्षमता सुधार का विश्लेषण करने के लिए केवल कार्य योग्य समाधान है।

प्रदान किए गए विशिष्ट परामर्श के बावजूद, पीएसए सिकाल ने पूर्व अवधि में प्राप्त लागत की कमी, अगर कोई हो, को मात्राकृत और यह स्थापित नहीं किया है कि ऐसी लागत की कमी पिछले चक्र में इसके अपने कार्यनिष्पादन के संदर्भ में इसके टर्मिनल की क्षमता सुधार के कारण है और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के संगत खण्ड के अनुसार विधाराधीन प्रशुल्क बैधता अवधि के लिए प्रशुल्क नियतन हेतु व्यय के संगत अनुमानों में अपने हिस्से का दावा किया है। इसलिए, दावा स्वीकार नहीं किया जाता है।

(xiv) ऊपर की गई चर्चा के अधीन, लागत विवरण को संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-11 के रूप में संलग्न है। इस विवरण द्वारा प्रकट किए गए परिणाम का सारांश यहां नीचे दी गई सारणी में यथा प्रदर्शित है :-

अधिशेष 2006 (तीन महीने के लिए)		अधिशेष 2007		अधिशेष 2008		अधिशेष, 2009 (जनवरी से सितम्बर तक)		कुल अधिशेष
(लाख रुपए)	प्रचालन आय के % के रूप में	(लाख रुपए)	प्रचालन आय के % के रूप में	(लाख रुपए)	प्रचालन आय के % के रूप में	(लाख रुपए)	प्रचालन आय के % के रूप में	लाख रुपए में और प्रचालन आय का औसत %
1186	63.01%	4856	58.36%	4973	54.07%	3273	47.46%	14288.11 54.3%

(xv) पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान पीएसए सिकाल ने बांधने/खोलने, स्टॉवेज योजना इत्यादि के लिए प्रशुल्क मद का आंकड़ा प्रस्तुत किया था, जिसमें यह इंगित किया था कि इस प्रभार का लगभग 80% कम्प्यूटर हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर से संबंधित पूंजीगत और अनुरक्षण लागत पर व्यय था। चूंकि, प्राथमिक रूप से कम्प्यूटर हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर से संबंधित व्यय को पूरा करने के लिए प्रशुल्क मद निर्दिष्ट करने का कोई औचित्य दिखाई नहीं दिया था, इसलिए इस प्राधिकरण ने अपने 2002 के आदेश में बांधने/खोलने, कर्षण आयोजना और पर्यवेक्षण से संबंधित प्रशुल्क मद हटा दी थी और बांधने/खोलने के लिए संगत प्रति बैक्स 36/-रुपए की लाशत को जहाजी कुली के प्रभारों में शामिल किया माना गया था। चूंकि, वर्ष 2002 में पारित आदेश कार्यान्वित नहीं किया गया है, इसलिए पीएसए सिकाल ने बांधने/खोलने का प्रभार लगाना जारी रखा है और इसे आय के अनुमान में भी शामिल किया है।

संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में पीएसए सिकाल ने बांधने/खोलने के प्रभार को सामान्य कंटेनरों, यानान्तरण कंटेनरों, पुनःकर्षण कंटेनर के लिए जहाजी कुली प्रभार के साथ मिला दिया है और तब 30% प्रशुल्क वृद्धि का प्रस्ताव किया है, जिसका प्रभावी रूप से अर्ध वर्ष 2002 में अनुमोदित प्रशुल्क पर लगभग 90% की वृद्धि है। तृतीकोरिन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन, तृतीकोरिन कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन और तृतीकोरिन पोर्ट हैंडलिंग एजेंट एसोसिएशन जैसे अधिकांश प्रयोक्ताओं ने अनुरोध किया है कि इस प्रशुल्क मद को अस्वीकृत किया जाना चाहिए। प्रयोक्ता संगठनों द्वारा जैसा सही इंगित किया गया है, इस मामले पर पिछले प्रशुल्क आदेश में कार्रवाई की जा चुकी है और इसलिए इस प्रशुल्क के जहाजी कुली प्रभार के साथ विलय अथवा अलग से लगाए जाने का कोई औचित्य नहीं है। इसे ध्यान में रखते हुए, आय और निवल अधिशेष स्थिति का बांधने/खोलने की आय को छोड़कर विश्लेषण किया जाता है और परिणाम नीचे दर्शाए गए हैं :-

विवरण	(लाख रुपये)				
	2006 (तीन महीने के लिए)	2007	2008	2009 (9 महीने के लिए)	जोड़
(i) लागत विवरण के अनुसार निवल अधिशेष	1186	4858	4973	3273	14288
(ii) घटाएँ : पीएसए सिकाल द्वारा यथा अनुमानित बांधने/खोलने से आय	234	1042	1158	868	3302
(iii) बांधने/खोलने, कर्षण योजना और पर्यवेक्षण प्रभार से आय छोड़ने के बाद निवल अधिशेष(i-ii)	952	3814	3815	2405	10986
(iv) 1999 के प्रशुल्क पर लागत विवरण में विचारित आय	1802	8321	9196	6897	26296
(v) बांधने/खोलने के प्रभार से प्राप्त आय को छोड़ने के बाद आय [(iv)-(ii)]	1648	7279	8083	6029	22994
प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल अधिशेष (iii/v)	57.75%	52.40%	47.46%	39.89%	49.4% (औसत)

यहां यह नोट करना महत्वपूर्ण है कि केवल बांधने/खोलने से संबंधित आय को परिकलन में शामिल नहीं किया गया है, क्योंकि इस प्रशुल्क मद को पूरी तरह हटा दिया गया है। तथापि, तदनुकूपी व्यय को शामिल नहीं किया गया है, जिसका अभिप्राय है कि यह सेवा प्रदान करने की संगत लागत को जहाजी कुली प्रभारों जैसी अन्य प्रशुल्क मदों से पूरा किया जाता है।

इस प्रकार लागत स्थिति के आधार पर वर्ष 1999 में परित आदेश पर आधारित लगाया गया प्रशुल्क कम किया जाना आवश्यक है और बांधने/खोलने के प्रभारों को हटाना होगा। इस स्थिति के नदेनजर, पीएसए सिकाल के प्रस्ताव में 1999 के प्रशुल्क की तुलना में 30% उर्ध्वगामी संशोधन का अनुरोध करना सही नहीं है। पीएसए सिकाल ने इसे स्पष्ट करने और इसका औचित्य देने की बजाय, बल्कि "प्रतिस्पर्धी प्रशुल्क" का बार-बार उल्लेख किया है। जबकि बाजार में प्रतिस्पर्धी शक्तियों की मौजूदगी है, तब पतन सेवाओं की व्यवस्था करना अपने आप में एक परिचर्या का मुद्दा है, यह प्राधिकरण इस बात में विश्वास नहीं रखता है कि कुछ अन्य टर्मिनलों पर लगाए गए उच्च प्रशुल्क से किसी अन्य स्थान पर वही प्रशुल्क लगाने का औचित्य सिद्ध हो जाएगा अथवा ऐसे प्रशुल्क को बाजार चालित प्रशुल्क बनाया जाए। यह प्राधिकरण संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों से बंधा हुआ है और इस मामले में समझौता ज्ञापन द्वारा ही अनुमत प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है।

(xxvi) ऊपर पैरा (xxiv) और (xxv) में स्पष्ट की गई लागत स्थिति के आधार पर इस प्राधिकरण ने दिनांक 8 दिसम्बर, 1999 के आदेश द्वारा निर्धारित प्रशुल्क को 50% कम करने के साथ-साथ बांधने/खोलने, स्टॉवेज प्रभारों इत्यादि के लिए प्रशुल्क मद हटाने और तदनुसार पीएसए सिकाल का संशोधित दरों का मान निर्धारित करने का निर्णय किया है, बशर्त कि यह अनुवर्ती पैराग्राफों में की गई चर्चा के शर्ताधीन होगा।

(xxvii) यदि इस मामले और इससे संबंधित महत्वपूर्ण मुद्दों के इतिहास में जाए बिना अब निर्णित संशोधित प्रशुल्क पर एक नजर डाली जाए तो कोई कटौती करना बहुत ही कठोर दिखाई देगा। इस संबंध में यह ध्यान रखना होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा किया गया विश्लेषण वर्ष 2005 के संशोधित प्रशुल्क के दिशानिर्देशों, सरकार द्वारा जारी नीति निर्देश और 17 अगस्त, 2005 के समझौता ज्ञापन पर आधारित है, जिस पर न केवल इस प्राधिकरण और सरकार ने बल्कि स्वयं पीएसए सिकाल ने भी हस्ताक्षर किए हैं।

अब आदेश की गई कटौती 1999 के प्रशुल्क की तुलना में है, जोकि मौजूदा सीएचपीटी प्रशुल्क है और जिसे पीएसए सिकाल द्वारा अपनाए जाने की अनुमति दी गई है। उपर्युक्त पैराग्राफ (vi) में दिए गए स्पष्टीकरण के अनुसार 2002 में की गई लागत आधारित प्रशुल्क निर्धारण कार्रवाई के परिणामस्वरूप प्रशुल्क ऐसे स्तर पर निर्धारित किया गया, जिससे राजस्व में लगभग 26% की कमी हो गई। अक्टूबर, 2006 से सितम्बर, 2009 तक की अवधि के लिए अब तैयार किए गए लागत अनुमानों से लगभग 26.7% राजस्व अधिशेष का पता चलता है (अनुबंध-II)।

इसका अर्थ है कि सामान्य स्थिति में अब निर्धारित प्रशुल्क कुल मिलाकर वर्ष 2002 के स्तर पर ही बैठता है। इसके विपरीत, पीएसए सिकाल द्वारा 2002 का प्रशुल्क क्रियान्वित नहीं किए जाने और समझौता ज्ञापन के अनुसार परिणामी अर्जित अधिशेष को समायोजित किए जाने की अपेक्षा के कारण मुख्यतः एक अलग स्थिति उभरती है। वस्तुतः, विगत के अधिशेष के लिए किया गया समायोजन पीएसए सिकाल द्वारा अक्टूबर, 2006 से सितम्बर, 2002 तक की अवधि के लिए अग्रिम तौर पर एकत्र किए गए प्रशुल्क को दर्शाता है, यद्यपि प्रयोक्ता परिदृश्य वैसा ही नहीं है। इस प्रकार, अब निर्धारित प्रशुल्क अन्यथा अनुमत और पीएसए सिकाल द्वारा पहले ही अग्रिम तौर पर एकत्रित किए गए प्रशुल्क के बीच अंतर को दर्शाता है।

(xxviii) वर्ष 2002 के दरों के मान में शामिल कंटेनरों, खतरनाक कंटेनरों, सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों जैसे कुछ शब्दों की परिभाषाएं चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड जैसे अन्य निजी टर्मिनलों द्वारा अनुमोदित परिभाषाओं के अनुसार थोड़ा संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया जाता है। ये संशोधित परिभाषाएं स्वीकार और संशोधित दरों के मान में शामिल की जाती हैं।

(xxix) पीएसए सिकाल ने हमारे अनुरोध पर पोतों की 'विदेशगामी' अथवा 'तटीय' के रूप में स्थिति निर्धारित करने के लिए प्रावधान और सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों द्वारा साझा रूप से अपनाने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित तटीय कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क से संबंधित प्रावधान शामिल किया है।

पीएसए सिकाल ने अपने संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में तटीय कंटेनर के लिए लागू रियायती प्रशुल्क अलग से निर्धारित नहीं किया है। इसकी बजाय इसने संगत अनुसूचियों में सामान्य शर्त शामिल की है। अन्य पत्तनों/निजी टर्मिनलों पर निर्धारण के अनुरूप तटीय कंटेनर के लिए पृथक दर निर्धारित करना उपयुक्त पाया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, तटीय कंटेनरों के लिए रियायती प्रशुल्क संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार विदेशगामी कंटेनर के लिए निर्धारित प्रशुल्क के 60% पर निर्धारित किया जाता है।

(xxx) पीएसए सिकाल ने वर्णन किया है कि चूंकि पोत के आवागमन का समय लगभग 14 से 18 घंटे होता है, इसलिए विनिमय दर की नियमित समीक्षा से संबंधित प्रावधान शामिल करने की आवश्यकता नहीं है। चूंकि, यह प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का एक भाग है और इसे अन्य पत्तनों/निजी टर्मिनलों में समरूप निर्धारित किया गया है, इसलिए इसे पीएसए सिकाल के दरों के मान में भी शामिल किया जाता है।

(xxxi) पीएसए सिकाल ने डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को रुपए के रूप में परिवर्तित करने के प्रयोजनार्थ टर्मिनल में पोत के बर्थिंग के वास्तविक समय की तारीख को मानने का प्रस्ताव किया है, ताकि विनिमय दर किसी विशेष पोत में जाने वाले सभी निर्यात बॉक्स पर लागू की जा सके और इस प्रकार बिलिंग प्रक्रिया सरल हो सके।

निर्यात कंटेनरों पर भंडारण प्रभार के मामले में चूंकि टीपीटी और पीएसए सिकाल, दोनों भंडारण और भंडारण प्रभार संग्रहित करने में शामिल हैं, इसलिए पत्तन परिसरों में कंटेनरों के आगमन की तारीख डॉलर मूल्यवर्गित दर को रुपए में परिवर्तित करने और आयात कंटेनरों पर भंडारण प्रभार के लिए प्रस्तावित है, टर्मिनल में पोत के एटीबी को ऐसे परिवर्तन के लिए दिन के रूप में माना जाना प्रस्तावित है।

प्रस्तावित शर्तें संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.19.1 और 2.19.2, जो स्पष्टतः निर्दिष्ट करते हैं कि कंटेनरों के मामले में आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश का दिन और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन का दिन ऐसे परिवर्तन के दिन के रूप में माना जाएगा, के अनुरूप नहीं पाई जाती हैं।

चूंकि, इस संबंध में विशिष्ट दिशानिर्देश हैं और यह भी मानते हुए कि इसे अन्य सभी महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में समरूप रूप से कार्यान्वित किया जा रहा है, इसलिए केवल पीएसए सिकाल के मामले में ही साधारणतया स्वीकृत सिद्धांतों से विपथित होने के लिए तात्कालिक मामले में कोई असाधारण परिस्थितियां उत्पन्न होना नहीं पाया जाता है।

इसलिए, प्रस्तावित प्रावधान को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की शर्तों के अनुरूप संशोधित किया जाता है।

(xxxi) एजेंसी के परिवर्तन आदि से संबंधित प्रस्तावित कुछ प्रावधान कार्यान्वितिक मुद्दे अधिक हैं और प्रत्यक्षतः प्रशुल्क से संबंधित नहीं हैं। ऐसी शर्तों को संशोधित दरों के मान से हटाया जाता है।

(xxxii) इसके अधिकांश लेन-देन कुछ आपवादिक मामलों को छोड़कर इलेक्ट्रॉनिक आंकड़ा अंतरण प्रणाली के माध्यम से किए जाने की सूचना है। पीएसए सिकाल ने पहले प्रयोक्ताओं से अपने वार्षिक कुल कारोबार का 3% जमा करने की एक शर्त प्रस्तावित की थी और ऐसे ग्राहकों से किसी दंडात्मक ब्याज के बिना 10 दिनों के भीतर राशि प्रेषित करना अपेक्षित है। इस अवधि के बाद भारतीय स्टेट बैंक की मूल ऋणदाय दर (पीएलआर) से 2% अधिक दंडात्मक ब्याज और अधिकतम 18% लगाया जाना प्रस्तावित है।

तत्पश्चात, इसने यह वर्णन करने के लिए कि ग्राहकों के साथ सभी लेन-देन उचित त्रिपक्षीय करार से केवल इलेक्ट्रॉनिक डाटा इंटरफेस (ईडीआई) के माध्यम से हैं, इस प्रावधान को संशोधित किया है। इसने संशोधित प्रस्तावित दरों के मान में प्रयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान/विलंबित वापसी अदायगी के लिए दंडात्मक ब्याज से संबंधित कोई प्रावधान प्रस्तावित नहीं किया है।

यह उल्लेख करना संगत है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों विलंबित भुगतान/वापसी अदायगी के लिए दंडात्मक ब्याज से संबंधित प्रावधान का विशेष रूप से उल्लेख किया गया है। इसे सभी निजी टर्मिनलों और महापत्तनों के दरों के मान में समान रूप से निर्धारित किया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, दंडात्मक ब्याज से संबंधित प्रावधान को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित

संशोधित दरों के मान में शामिल किया जाता है। इस प्रयोजन के लिए दंडात्मक ब्याज, दर भारतीय स्टेट बैंक के वर्तमान मूल ऋणदाय दर (पीएलआर) से 2% अधिक 13% पर निर्धारित की जाती है।

- (xxxiv) आयात लदे कंटेनर को सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 48 के अधीन निपटान के लिए गोदी से परे सीएफएस में अंतरित किया जाना प्रस्तावित है, अगर ऐसा कार्गो अगस्त, 2005 में सीमाशुल्क द्वारा जारी अधिसूचना के आधार पर उतराई की तारीख से 30 दिनों के भीतर नहीं हटाया जाता है।

पीएसए सिकाल द्वारा अग्रेषित सीमाशुल्क अधिसूचना में उल्लेख है कि अदायित आयात लदे कंटेनरों को सीमाशुल्क अधिनियम की धारा 48 में यथा प्रदत्त 30 दिन पूरा होने के बाद आईसीडी/सीएफएस में अंतरित किया जाए।

महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धाराओं 61 और 62 के अधीन निर्दिष्ट समय-सीमा के भीतर परिसर से नहीं हटाई गई सामग्रियों के निपटान अथवा दरें या किराया अदा नहीं करने पर, शर्तें निर्दिष्ट की गई हैं।

प्रस्तावित प्रावधान को किसी अन्य महापत्तन/निजी टर्मिनलों के दरों के मान में निर्धारित किया नहीं पाया गया है। इसे ध्यान में रखते हुए, इसे पीएसए सिकाल के दरों के मान में शामिल नहीं किया जाता है।

चूंकि, यह मुद्दा सभी कंटेनर टर्मिनलों के लिए साझा दिखाई देता है, इसलिए यह प्राधिकरण इस मामले को सभी पत्तनों/टर्मिनलों के लिए एकसमान निर्णय हेतु सरकार के साथ उठा सकती है।

- (xxxv) खतरनाक कार्गो कंटेनरों के लिए सभी लागू प्रभारों पर 25% के प्रीमियम का प्रस्ताव किया जाता है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में सभी लागू प्रभारों पर न होकर, बल्कि खतरनाक कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों पर केवल उल्लिखित स्तर पर प्रीमियम वसूल करने का प्रावधान किया गया है।

सीसीटीएल के मामले में खतरनाक कंटेनरों पर प्रीमियम प्रहस्तन प्रभारों पर 25% निर्धारित है और वीसीटीपीएल के मामले में यह प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों, केवल दोनों पर निर्धारित किया गया है। इन टर्मिनलों पर उपस्थित स्थिति के आधार पर और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में भी खतरनाक कंटेनरों पर प्रीमियम प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों के 25% पर निर्धारित किया गया है।

सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के मामले में भी इसने सभी लागू प्रभारों पर 25% प्रीमियम का प्रस्ताव किया है। यहां यह उल्लेख करना उचित है कि इस प्राधिकरण ने चेन्नई कंटेनर लिमिटेड और इंडिया गेटवे टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड के मामले में सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभारों पर उल्लिखित स्तर पर प्रीमियम निर्धारित किया है। विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के मामले में यह प्रीमियम कंटेनरों के सामान्य से बड़े आकार के कारण ढेर लगाने के प्लॉटों के मामले में हानि होने के बारे में प्रचालक द्वारा किए गए अनुरोधों के आधार पर भंडारण प्रभारों पर भी लगाया गया था। इस संबंध में पूर्ववर्ती निर्णयों के आधार पर सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के मामले में भी प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों पर 25% प्रीमियम निर्धारित किया गया है।

- (xxxvi) यद्यपि, प्रत्येक प्रशुल्क मद के औचित्य का मूल्यांकन करने के लिए पीएसए सिकाल से कार्यकलाप-वार लागत निर्धारण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था, लेकिन यह ऐसे व्योरे प्रस्तुत नहीं कर सका, क्योंकि इसके पास प्रत्येक उपस्कर और सेवाओं के अधीन लागत का विभाजन करने की प्रणाली नहीं है। इसलिए, प्रशुल्क समग्र लागत स्थिति के आधार पर निर्धारित किया गया है। यह स्वीकार करना होगा कि संपूर्ण टर्मिनल के लिए विचारित समग्र लागत स्थिति में पीएसए सिकाल द्वारा अनुमानित सभी अनुमत्य प्रचालन व्यय शामिल हैं। इसका अर्थ है कि लागत संबंधी घाटे, यदि कोई है, की सेवाओं के किसी एक घटक के अंतर्गत किसी अन्य घटक में उपलब्ध अधिशेष द्वारा क्षतिपूर्ति की जाती है, क्योंकि प्रशुल्क अलग-अलग प्रदान की जाने वाली सेवाओं की लागत के संदर्भ में पूर्णतया मेल नहीं खाते हैं।

- (xxxvii) पीएसए सिकाल ने संयुक्त बॉक्स दर की बजाए मदकृत प्रशुल्क ढांचे को जारी रखने का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि अनेक अन्य निजी टर्मिनलों के लिए संयुक्त बॉक्स दर निर्धारित की गई है। वस्तुतः, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश भी घाट शुल्क सहित विभिन्न प्रचालनों के लिए संयुक्त बॉक्स दर निर्धारित करने और संयुक्त बॉक्स दर में शामिल यदि कोई सेवाएं प्रदान नहीं की जाती हैं, तो उनके लिए रियायत प्रस्तावित करने को प्रोत्साहित करते हैं। इसलिए, पीएसए सिकाल को अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय संयुक्त बॉक्स दर प्रस्तावित करने पर विचार करने का परामर्श दिया जाता है।

- (xxxviii) पीएसए सिकाल ने हमारे अनुरोध पर अपने दरों के मान में एक उपयुक्त शर्त शामिल की गई है कि तटीय यात्रा अथवा विलोमतः यात्रा के लिए किसी भारतीय पत्तन पर बाद में पोतांतरण हेतु उसके टर्मिनल पर किसी विदेशी पत्तन से आए हुए कंटेनर को उतारने के संबंध में विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण दर का 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित उक्त दर का 50% वसूल किया जाएगा। प्रस्तावित संशोधन सरकार के संबंधित नीतिगत निर्णय के अनुसार है और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

(xxix) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लेख किया गया है कि पत्तन की वजह से तर्कसंगत स्तर से आगे होने वाले विलंबों के लिए प्रयोक्ताओं को कोई भुगतान नहीं करना होगा। इसके मद्देनजर, जब प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है और उस अवधि के दौरान पीएसए सिकाल किसी खाली कंटेनर की सुपुर्दगी करने/उसे हटाने की स्थिति में नहीं है, सब कोई भंडारण प्रभार अर्जित नहीं होंगे, का उल्लेख करते हुए एक प्रावधान शामिल करने का सुझाव दिया गया है। पीएसए सिकाल ने तर्क दिया है कि इस संबंध में राष्ट्रीय सहमति होनी चाहिए और सभी टर्मिनलों को इसका पालन करना चाहिए। यह उल्लेख करना संगत है कि यह प्राधिकरण इंडिया गेटवे टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल), विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल), न्यू मंगलौर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी), विशाखापट्टणम पत्तन न्यास (वीपीटी), गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लि० (जीटीआईपीएल) जैसे निजी टर्मिनलों और पत्तन न्यासों के दरों के मान में यह शर्त पहले ही निर्धारित कर चुका है, जिनके बारे में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों की अधिसूचना के बाद में निर्णय किया गया था। इसलिए, संबंधित प्रावधान पीएसए सिकाल के दरों के मान में शामिल किया जाता है।

चूंकि, पीएसए सिकाल द्वारा प्रहस्तन किए जाने वाले पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार लाइसेंस करार के अनुसार टीपीटी द्वारा संग्रहित किए जाएंगे, इसलिए इस प्राधिकरण ने पीएसए सिकाल को तट पर आधारित सुविधाओं के असफल रहने/बंद रहने के कारण प्रचालनों के न होने पर इसके टर्मिनल पर पोतों के बेकार खड़े रहने की अवधि के लिए पोतों को किराया प्रभारों की वापसी अदायगी करने के लिए एक शर्त शामिल करने का परामर्श दिया है। यह बात इस सिद्धांत से उभरती है कि पत्तन/प्रचालकों की वजह से तर्कसंगत सीमा से आगे के विलंबों के लिए प्रयोक्ता को कोई भुगतान नहीं करना होगा। तथापि, पीएसए सिकाल ने तर्क दिया है कि अनेक अवसरों पर इसकी बेहतर उत्पादकता के कारण इससे फेरों की गति तेज रही है, जिसके लिए पोतों/एमएलओ को कम बर्थ उपयोग के लिए कोई अतिरिक्त भुगतान नहीं करना पड़ता है। इसलिए, इसने इस शर्त को शामिल नहीं करने का अनुरोध किया है, क्योंकि इसके परिणामस्वरूप अनेक विवाद उत्पन्न हो जाएंगे।

इस प्रसंग में, यह उल्लेख करना संगत है कि इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, साउथ-वेस्ट पोत लिमिटेड, विजाग सी-पोर्ट लिमिटेड, गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) और विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के दरों के मान में यह शर्त पहले ही निर्धारित की जा चुकी है। कुछेक पत्तनों जैसे चेन्नई पत्तन न्यास, विशाखापट्टणम पत्तन न्यास, न्यू मंगलौर पत्तन न्यास के मामलों में, जिन्होंने संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के बाद संशोधन के लिए अनुरोध किया है, इस संबंध में एक शर्त निर्धारित की गई है कि पत्तन की वजह से पोतों के बेकार खड़े रहने की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

ऐसा कोई कारण दिखाई नहीं देता कि इस संबंध में अन्य टर्मिनलों के मामले में निर्धारित कोई प्रावधान विशेषकर पीएसए सिकाल के लिए लागू क्यों नहीं किया जाना चाहिए, जबकि ऐसा प्रावधान सरकार द्वारा जारी प्रशुल्क नीति संबंधी दिशानिर्देशों में निर्धारित सिद्धांतों पर आधारित है। टर्मिनल से संबंधित कारणों के आधार पर किसी पोत के बेकार खड़े रहने की अवधि के दौरान अर्जित बर्थ किराए के बराबर रियायत की अनुमति देने के लिए पीएसए सिकाल के संबंध में एक उपयुक्त शर्त पीएसए सिकाल के दरों के मान में शामिल की जाती है।

(xi) पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभारों, शट-आउट कंटेनर के लिए प्रभारों, भंडारण प्रभारों इत्यादि के मामले में 20 फुट वाले और 40 फुट वाले कंटेनरों के बीच विभेदक प्रशुल्क संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है। इन मदों के लिए प्रशुल्क में विभेदक को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार संशोधित किया जाता है।

(xii) पीएसए सिकाल ने 1999 के दरों के मान में निर्धारित लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट-ऑफ में अंतर करने संबंधी प्रभारों और अंतरण क्रेन तथा किन्हीं अन्य क्रेनों द्वारा अतिरिक्त संचलनों को हटाने का प्रस्ताव किया है और इन दोनों मदों को मिलाने के पश्चात एक युक्तियुक्त प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। यह यौक्तिकीकरण प्रयोक्ताओं द्वारा प्रयोग किए जाने वाले उपस्कर की किस्म चुनने को हतोत्साहित करने के लिए 2002 के पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी प्रस्तावित किया गया था। इसे तर्कसंगत पाया गया था और पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान स्वीकार किया गया था तथा वर्तमान प्रस्ताव में भी इस संशोधन को स्वीकार किया जाता है।

(xiii) रीफर कंटेनरों को बिजली आपूर्ति के लिए प्रभार वसूल करने की इकाई को वर्तमान 8 घंटे के आधार को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 4 घंटे के आधार पर संशोधित करने का प्रस्ताव किया जाता है।

(xiv) परित्यक्त किए गए कंटेनरों के मामले में भंडारण प्रभार वसूल करने के लिए समय-सीमा निर्धारित करने वाली प्रस्तावित टिप्पणी को पूर्णतया प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.8.3 के अनुसार नहीं पाया जाता है। इसने केवल इस खंड की केवल अंतिम शर्त निर्धारित की है और तर्क दिया है कि यह नई सीमा-शुल्क अधिसूचना के अनुसार है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार संबंधित शर्तों को पीएसए सिकाल के दरों के मान में शामिल किया जाता है।

निशुल्क अवधि के निर्धारण के समय के बारे में इसके दरों के मान में प्रस्तावित अन्य प्रावधानों को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों और अन्य प्राइवेट टर्मिनलों में शर्तों के अनुरूप पाया जाता है और इसलिए स्वीकार किया जाता है।

(xliii) इसने विविध सेवाओं के लिए वर्ष 2002 में पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अनुमोदित स्तर के आसपास प्रभारों का प्रस्ताव किया है। यह सीधे लदान की अनुमति देने के लिए अतिरिक्त प्रभार, फेरबदल और कंटेनरों के ट्रक में लदान के लिए प्रभारों, प्रयोक्ता के अनुरोध पर रद्दकरण प्रभारों से संबंधित है। कुछ प्रयोक्ताओं ने इन आधारों पर प्रस्तावित प्रभारों पर आपत्ति की है कि ये नई प्रविष्टि हैं और ये सेवाएं इस समय निशुल्क प्रदान की जा रही हैं। इनमें से अधिकतर प्रशुल्क पिछले प्रशुल्क संशोधन में पहले ही अनुमोदित किए गए थे। सीसीटीएल, वीसीटीपीएल इत्यादि जैसे अन्य निजी टर्मिनलों के दरों के मान में भी ऐसी विविध सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। इसके मद्देनजर और यह मानते हुए कि ये प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर प्रदान की जाने वाली वैकल्पिक सेवाएं हैं, इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क मई 2002 के आदेश में अनुमोदित स्तर पर जारी रह सकती हैं।

कंटेनर की स्थिति बदलने के मामले में, इसने डॉलर मूल्यवर्गित दर प्रस्तावित की है। इस मद को डॉलर में मूल्यवर्गित करने का कोई पर्याप्त कारण नहीं है। इसलिए, यह प्राधिकरण वर्ष 2002 के आदेश में इस मद के लिए अनुमोदित के अनुसार रुपया मूल्यवर्गित प्रशुल्क की अनुमति प्रदान करता है।

(xiv) आगतुक प्रवेश शुल्क जैसी अन्य सेवाओं के लिए प्रभार सीसीटीएल में निर्धारित स्तर पर प्रस्तावित किए जाते हैं। फोटोग्राफी के लिए प्रशुल्क में 30% की वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव है। चूंकि, ये विविध सेवाएं हैं, इसलिए प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित किया जाता है। इससे इसकी राजस्व स्थिति पर कोई विशेष प्रभाव नहीं पड़ता है।

इसने कुछ दस्तावेजों के लिए 100/-रुपए प्रति विवरण और ग्राहकों के अनुरोध पर प्रदान की गई विशेष सेवाओं के लिए 1,000/-रुपए प्रति विवरण/रिपोर्ट का प्रशुल्क भी प्रस्तावित किया है। इसने विशेषज्ञ प्रणाली सेवाओं शब्दों की परिभाषा दी है, क्योंकि यह प्रभार विशेष रिपोर्ट तैयार करने, इसकी प्रणाली से सूचना तैयार करने के लिए लागू हैं, ये कार्य नेमी किस्म के नहीं हैं और ग्राहकों के अनुरोध पर आधारित हैं। चूंकि, ये प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर प्रदान की जाने वाली विविध किस्म की वैकल्पिक सेवाएं हैं, इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

(xvi) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, निजी प्रचालकों को टर्मिनल के बेहतर कार्यनिष्पादन के लिए प्रोत्साहन और न्यूनतम (बैचमार्क) स्तर से नीचे कार्यनिष्पादन के लिए हतोत्साहन दिए जाने का प्रस्ताव है। इसके इस दावे के बावजूद कि यह उत्पादकता और प्रशुल्क के मामले में सर्वाधिक कुशल टर्मिनल है, फिर भी इसने दक्षता से संबंध कोई प्रशुल्क प्रस्तावित नहीं किया है। यह उल्लेख करना संगत है कि यांत्रिकी लौह अयस्क प्रहस्तन के लिए मुरमुगांव पत्तन न्यास के दरों के मान में एक ईएलटी योजना निर्धारित की गई है और 4 वर्ष से अधिक समय से क्रियान्वित की जा रही है। पीएसए सिकाल को अपने टर्मिनल में एक उपयुक्त दक्षता संबंध प्रशुल्क योजना (ईएलटी) लागू करने की संभावनाओं का पता लगाने का परामर्श दिया गया है।

(xvii) कुछ प्रस्तावित प्रावधानों, जोकि अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में लागू साझा शर्तों और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुरूप नहीं हैं, को संशोधित किया जाता है।

(xviii) संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में तीन-वर्षीय प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित किया गया है। संशोधित दरों का मान इसके क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख से 3 वर्षों के लिए वैध होगा, जिसके बाद इसे प्रदत्त अनुमोदन स्वतः समाप्त हो जाएगा, बशर्त कि जब तक इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशिष्ट तौर पर न बढ़ाया जाए।

19.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण पीएसए सिकाल के संशोधित दरों के मान का अनुमोदन करता है, जोकि अनुबंध-III के रूप में संलग्न है।

19.2. संशोधित दरों का मान भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात प्रभावी हो जाएगा और इसके क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख से 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/06-असा.]

क्र.सं.	विवरण	2002 वीरसप्त सिकाल द्वारा प्रस्तुत		2002 संशोधित		2003 संशोधित		2004 वीरसप्त सिकाल द्वारा प्रस्तुत		2004 संशोधित		2005 संशोधित		वर्ष 2005 के लिए औसत (क) + (ख)
		सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार किए गए अनुमान वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार किए गए अनुमान वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार किए गए अनुमान वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार किए गए अनुमान वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार किए गए अनुमान वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार किए गए अनुमान वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार किए गए अनुमान वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार किए गए अनुमान वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार किए गए अनुमान वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार किए गए अनुमान वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार किए गए अनुमान वास्तविक	सितम्बर, 2002 के आदेश के अनुसार किए गए अनुमान वास्तविक	
I	गुट (रॉयल्टी)	203079	214238	223387	234829	223387	234829	245725	284298	245725	284298	313317	78329	313317
II	हस्ता (टीईएम)	300000	226200	300000	226200	300000	226200	300000	226200	300000	226200	339300	339300	339300
III	राजस्व	4381.02	4,831.65	4,235.94	5,198.61	4,895.65	5,198.61	4,780.11	6,307.54	5,542.08	6,307.54	8,528.26	1,631.57	4,894.70
IV	प्रचालन लागत	333.74	428.84	389.14	477.23	389.14	477.23	453.74	756.39	453.74	756.39	1,310.98	327.75	985.24
	(i) प्रचालन व्यय (रॉयल्टी और और सीआईटीओएस के लिए लाइसेंस शुल्क को छोड़कर)	0	540.24	0.00	775.76	0.00	0.00	0.00	1,095.07	0.00	0.00	1,496.42	0.00	525.92
	(ii) रॉयल्टी	0	59.02	0.00	79.66	0.00	0.00	0.00	76.47	0.00	0.00	62.19	0.00	46.64
	(iii) वार्षिक लाइसेंस शुल्क (सीआईटीओएस)	316.62	313.5	403.42	379.72	403.42	379.72	456.60	387.77	456.60	387.77	441.54	110.39	331.16
	(iv) कर्मचारी लागत	313.16	193.9	284.13	342.54	284.13	342.54	299.76	407.98	299.76	407.98	414.66	103.67	311.00
	(v) अन्य व्यय	0.00	1.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1.35	0.00	1.35	2.70	0.68	2.03
	(vi) विनिमय हानि	768.43	766.39	796.17	765.32	796.17	765.32	796.15	952.96	796.15	952.96	745.43	166.36	559.07
	(vii) मूल्यहास	24.54	24.54	24.54	110.40	24.54	24.54	24.54	110.02	24.54	24.54	46.00	6.14	18.41
	(viii) बटुटे खाते डाला गया	55.13	55.13	55.13	54.04	55.13	54.04	55.13	45.84	55.13	45.84	16.09	4.52	13.57
	(ix) वित्तीय व्यय	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	0.00	0.00	0.00
	(x) ईपीसीजी जुर्माना पर जोड़	1906.15	2601.7	1,906.15	1,784.03	2,047.07	2,043.39	2,180.45	3,833.86	2,180.45	2,576.63	4,537.01	739.49	2,791.02
V	अधिशेष (III-IV)	2,454.87	2,230.16	2,454.87	3,047.83	2,186.67	2,211.74	2,598.65	2,473.88	3,81.63	3,730.72	1,989.25	882.08	2,103.88
VI	बाज	859.7	769.98	859.08	480.44	856.08	480.44	823.45	239.52	823.45	239.52	33.03	33.03	0.00
VII	निबल अधिशेष (V-VI)	1,595.17	1,460.18	1,595.17	2,277.85	1,332.00	1,731.30	1,982.51	2,672.79	2,234.16	2,538.17	1,956.22	859.05	2,103.88
VIII	खामी की पूंजी का समायोजन	2675.35	1,742.94	3,093.72	3,199.66	1,899.93	3,585.25	2,043.12	4,075.93	2,043.12	4,417.89	6,327.8	6,327.80	5,782.40
IX	नियोजित पूंजी	1742.94	2675.35	1,742.94	3,093.72	1,899.93	3,585.25	2,043.12	4,075.93	2,043.12	4,417.89	6,327.8	6,327.80	5,782.40

X	वर्ष 2002 से मार्च 2005 तक 20% की दर पर इन्फ्लेटी पर आय क्षमता उपयोग	348.58	575.07	348.59	616.74	339.99	639.93	339.99	717.05	408.62	815.16	408.62	893.58	1137.98	316.39	651.65	1,268.04
	क्षमता उपयोग से संबद्ध आय	235.97	544.66	235.97	596.02	253.16	631.97	253.16	706.13	334.70	815.16	334.70	893.58	1137.98	316.39	651.65	968.04
XI	निवल अधिशेष/(घाटा)	1,359.20	915.52	1,359.20	1,691.82	1,079.64	1,099.33	1,739.35	1,964.95	1,441.51	1,419.98	2,203.48	2,807.92	919.24	542.86	1,452.03	1,994.70
XII	प्रचालन आय के प्रतिफल के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)			31.17%	35.01%		35.53%	37.81%	39.76%	41.34%						30.56%	
XIII	(क) के माध्यम से पिछले प्रयुक्त आदेशों में अधिशेष समायोजन की अनुमति/बाधने/खोलने के प्रयासों को हटाना और 15% प्रयुक्त कमी (हमारे 2002 के आदेश के क्रियान्वयन से दो माह के लिए वर्ष 2002 हेतु समानुपातिक दर्शाया गया)	189.92	0.00	189.92	0.00	635.39	0.00	1301.26	0.00	717.02	0.00	1473.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XIV	प्रयुक्त कम करने और बाधने तथा खोलने के प्रयास हटाने के बाद पिछले प्रयुक्त आदेश के अनुसार असमायोजित के रूप में बनाए रखने हेतु अनुमत औसत अधिशेष प्रचालन आय का 11.2% है। (वर्ष 2002 हेतु दो माह के लिए क्यानुपात आधार पर परिकल्पित)	285.73	0.00	38.62	40.57	186.51	0.00	547.77	582.02	601.86	0.00	620.71	708.44	0.00	0.00	0.00	0.00
XV	पीएसए सिकाल द्वारा बनाए रखने की अनुमति राशि पर विचार करने के बाद बकाया अधिशेष (XI-XII-XIV) (हमारे 2002 के आदेश के क्रियान्वयन से दो माह के लिए वर्ष 2002 हेतु समानुपातिक दर्शाया गया)	1,844.92	915.52	0.00	241.40	630.76	1,099.33	-109.89	1,382.83	1,528.15	1,419.98	109.89	1901.17	618.24	542.86	1452.03	1994.70
XVI	पीएसए सिकाल को अर्जित निवल लाभ		-729.40		241.40		468.57		1492.32		-107.17		1791.49	-449.04			1994.70

उपयुक्त परिकलन के अनुसार इस प्रतिकरण के 2002 के आदेश को क्रियान्वयन न होने के कारण (हमारे आदेश के क्रियान्वयन से लेकर दिसम्बर 2005 तक) पीएसए सिकाल को अर्जित लाभ की राशि वर्ष 2006 के लिए 9 माह हेतु पीएसए सिकाल को अर्जित निवल लाभ (आंकड़ों का संश्लेषित लागत विवरण में उल्लेख किया गया है) इस प्रतिकरण को 2002 के आदेश को क्रियान्वित न किए जाने के कारण पीएसए सिकाल को अर्जित कुल निवल लाभ (हमारे आदेश के क्रियान्वयन से लेकर सितम्बर 2006 तक) पीएसए सिकाल के परिकलन के अनुसार निवल घाटा (817.04 लाख रुपये) होना चाहिए। इसका परिकलन गणितीय तौर पर मूलतः है।

5519.91
1742.82
7262.73

अनुसूच- II

(संलग्न पृष्ठ)

पीएसए सिकाल टर्मिनल लिमिटेड से संबंधित समेकित त्वगत विवरण

क्र.सं० विवरण	संगत अनुसूच पर पीएसए सिकाल द्वारा प्राप्त अनुमान					इससे प्राप्त संबंधित अनुमान				
	नवम्बर 2005 तक वास्तविक और नवम्बर, 2005 तक अनुमान	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009	2009
I	यातायात (टीईयू)	313,317	356,100	391,710	430,981	356,100	391,710	430,881	430,881	430,881
	क्षमता उपयोग	92.34%	104.95%	115.45%	126.99%	104.95%	115.45%	126.99%	126.99%	126.99%
	कुल प्रचालन लागत									
	(i) कंटेनर प्रहसन आय	6425	7380	8155	9013	7530	8321	9196	9196	9196
	(ii) अन्य	101	87	124	186	87	124	186	186	186
	कुल आय	6526	7467	8279	9199	7617	8445	9382	9382	9382
II	प्रचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर)									
	(i) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष मजदूरी	442	512	543	576	509	532	556	556	581
	(ii) उपस्कर चालन लागत									
	(क) विद्युत लागत	161	191	227	270	187	212	241	241	252
	(ख) ईंधन लागत	365	422	547	626	433	498	573	573	598
	(ग) मरम्मत एवं अनुरक्षण	272	398	483	503	351	370	387	387	404
	(घ) अन्य	81	83	96	111	83	87	91	91	95
	उप जोड़ (क+ख+ग+घ)	879	1095	1353	1510	1055	1167	1291	1291	1349
	(iii) रॉयल्टी/राजस्व हिस्सा	1496	2243	3352	4960	1051	1571	2324	2324	2969
	(iv) उपस्कर किराया	504	573	579	584	573	579	584	584	590
	(v) अन्य व्यय	58	60	61	62	60	61	62	62	62
	जोड़ (i से v)	3379	4483	5887	7693	3248	3909	4817	4817	5550
III	मूल्यहास	745	740	855	855	740	868	868	868	856
IV	ऊपरिख्य									
	(i) प्रबंध एवं प्रशासन	116	126	133	139	126	132	138	138	140
	(ii) सामान्य ऊपरिख्य	190	345	369	398	199	207	217	217	227
	(iii) प्रारम्भिक एवं अग्रिम भुगतान बट्टे खाते डालना	45	45	45	45	25	25	25	25	25
	(iv) टर्मिनल प्रचालन प्रणाली के लिए लाइसेंस शुल्क	62	68	68	69	65	68	71	71	74
	जोड़ (i से iv)	413	584	615	652	414	431	450	450	465
	कुल व्यय	4537	5806	7356	9198	4401	5208	6134	6134	6871

अनुबंध-III**पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड****दरों का मान****प्राक्कथन :**

इस दरों के मान में तृतीकोरन कंटेनर टर्मिनल में प्रदत्त सेवाओं और सुविधाओं के प्रयोग के लिए पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड को समय-समय पर देय प्रभारों का उल्लेख किया गया है ।

1. परिभाषाएं

इस दरों के मान में जब तक कि संदर्भ के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हों, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :-

- (i) 'तटीय पोत' का अभिप्राय किसी ऐसे पोत से होगा, जो भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में स्थित किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में संलग्न है और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है ।
- (ii) 'कंटेनर' का अभिप्राय मानक आईएसओ कंटेनर से है, जो कार्गो की ढुलाई और ढेर लगाने के लिए उपयुक्त है तथा एक इकाई के रूप में प्रस्तुत किए जाने योग्य है और कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा उठाए जाने योग्य है ।
- (iii) 'विदेशगामी पोत' का अभिप्राय तटीय पोत से भिन्न किसी अन्य पोत के लिए होगा ।
- (iv) 'खतरनाक कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसमें आईएमओ के अधीन वर्गीकृत के अनुसार खतरनाक वस्तुएं हैं ।
- (v) 'सामान्य आकार से बड़े कंटेनर (ओडीसी)' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो मानक कंटेनर के सामान्य आकार से बड़े आकार वाले कार्गो की ढुलाई कर रहा है और जिसके लिए स्लिप्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम इत्यादि जैसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता पड़ती है । क्षतिग्रस्त कंटेनर और लिफ्टिंग जैसे विशेष उपकरणों की अपेक्षा वाले कंटेनरों को भी सामान्य आकार से बड़े कंटेनरों के रूप में वर्गीकृत किया जाता है ।
- (vi) 'प्रतिदिन' का अभिप्राय एक कैलेंडर दिवस अथवा उसके भाग से है ।
- (vii) 'प्रति शिफ्ट' का अभिप्राय 8 घंटे की अवधि अथवा उसके भाग से है ।
- (viii) 'पत्तन' का अभिप्राय तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) से है, जबकि 'टर्मिनल' का अभिप्राय पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड द्वारा प्रचालित तृतीकोरन कंटेनर टर्मिनल(टीसीटी) से है ।
- (ix) 'पीएसए सिकाल' का अभिप्राय पीएसए सिकाल टर्मिनल्स लिमिटेड, जोकि भारत में निगमित एक कंपनी, उसके उत्तराधिकारियों और प्रतिनिधियों से है ।
- (x) 'रीफर' का अभिप्राय माल की ढुलाई के प्रयोजनार्थ कंटेनर से है, जिसके लिए अपेक्षित तापमान बनाए रखने हेतु विद्युत आपूर्ति की अपेक्षा होती है ।
- (xi) 'शट-आउट कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जिसने टर्मिनल में उपस्कर अंतर-परिवर्तन रसीद (ईआईआर) द्वारा चिह्नित पोत के लिए नियत हेतु टर्मिनल में प्रवेश किया है और किसी भी कारण से उसका पोत में लदान नहीं किया गया है ।
- (xii) 'टन' का अभिप्राय 1000 किलोग्राम के एक मीट्रिक टन अथवा एक घन मीटर से है ।
- (xiii) 'पोतांतरण कंटेनर' का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है, जो किसी पोत से उतारा गया है और पोतांतरण घोषणा में घोषित किसी अन्य पोत पर पोतसदान के प्रयोजनार्थ पीएसए सिकाल की अभिरक्षा में रखा गया है, जिसे पीएसए सिकाल के साथ उसकी अभिरक्षा में रखे गए कंटेनर के समर्थ अथवा उससे पहले कंटेनर पर चिह्नित अंतिम गंतव्य पत्तन को भेजा जाना है ।

2. सामान्य :

- (i) "किसी भी पोत के 'विदेशगामी' अथवा 'तटीय' पोत होने की स्थिति का निर्णय करने के लिए महानिदेशक, नौवहन द्वारा जारी प्रमाणपत्र संगत कारक है । तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत्य और कार्गो/कंटेनर की ढुलाई करने वाले विदेशगामी पोत ऐसी अनुमत्य यात्राओं के संबंध में रियायतों के लिए भी पात्र होंगे ।"
- (ii) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस के साथ भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है ।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है ।

- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय माल का लदान प्रारंभ करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभाय्य होंगी ।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभाय्य होंगी; उसके तत्काल पश्चात् माल उतारने वाले पत्तन द्वारा विदेशगामी दरें प्रभाय्य होंगी ।
- (ङ) महानिदेशक, नीवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के वास्ते कोई अन्य दस्तावेज आवश्यक नहीं होगा ।
- (iii) (क) सभी तटीय कंटेनरों के लिए कंटेनर-संबद्ध प्रभार सामान्य कंटेनर-संबद्ध प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए ।
- (ख) जहाज तट स्थानांतरण और घाट से/तक भंडारण यार्ड तक/से स्थानांतरण के लिए तथा कंटेनरों और कार्गो पर घाट शुल्क सहित सभी संगत प्रभारों पर छूट दी जाएगी ।
- (ग) किसी विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर, जो किसी भारतीय पत्तन 'ए' पर भारतीय पत्तन 'बी' पर बाद में स्थानांतरण के लिए पहुंचता है, पर उसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार लगाया जाएगा । दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत्य पोतों द्वारा भारतीय पत्तन से/तक लाए गए कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए अर्हक होंगे ।
- (iv) सभी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क डॉलर में प्रभारों के इसके समान भारतीय रुपयों में परिवर्तन के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे । इस प्रयोजनार्थ, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके किसी सहायक बैंक अथवा अन्य सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा समय-समय पर यथा निर्दिष्ट के अनुसार अधिसूचित बाजार क्रय दर टर्मिनल में (आयात कंटेनरों के मामले में) पोत के प्रवेश के दिन मौजूद और टर्मिनल परिसर में (निर्यात कंटेनरों के मामले में) कंटेनरों के आगमन के दिन डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के भारतीय रुपयों में परिवर्तन के लिए लागू की जाएगी ।
- (v) पत्तन में लंबी अवधि के लिए रुकने वाले पोतों के मामलों में विनियम दर की पोतों के आगमन की तारीख से 30 दिन में एक बार नियमित समीक्षा की जाएगी । ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनियम दर के संदर्भ में भावी रूप से परिवर्तित हो जाएगा ।
- (vi) 20 फुट और उससे कम की लंबाई वाले कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ एक टीईयू माना जाएगा ।
- (vii) परिकलित सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप तक पूर्णांकित किया जाएगा ।
- (viii) सभी बीजक प्रस्तुति के समय देय के रूप में जारी किए जाते हैं । भुगतान करने में असफल रहने पर टर्मिनल में प्रहस्तन किए गए माल पर कब्जा बनाए रखा जाएगा और जिम्मेदार पार्टी को जब तक सभी बकाया प्रभारों का भुगतान नहीं किया जाता, तब तक टर्मिनल का आगे उपयोग करने से मना किया जा सकता है ।
- (ix) (क) इस दरों के मान के अंतर्गत किसी प्रभार के विलंब से भुगतान पर प्रयोक्ता दंडात्मक ब्याज अदा करेगा । इसी प्रकार पीएसए सिकाल विलंबित वापसी-अदायगी के लिए दंडात्मक ब्याज का भुगतान करेगा ।
- (ख) दंडात्मक ब्याज दर पीएसए सिकाल और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी । ब्याज की दर 13% प्रतिवर्ष होगी ।
- (ग) पीएसए सिकाल द्वारा वापसी-अदायगियों में विलंब सेवाएं पूरी करने की तारीख अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने की तारीख से 20 दिन, जो भी बाद में हो, से गिना जाएगा ।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब को पीएसए सिकाल द्वारा बिल प्रेषित करने की तारीख के बाद 10 दिनों के पश्चात् गिना जाएगा । तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा निर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने के पूर्व किया जाना है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरों के मान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है ।
- (x) खतरनाक कार्गो/कंटेनरों/सामान्य आकार से बड़े कार्गो/कंटेनरों के मामले में कंटेनरों की संबंधित श्रेणियों के लिए निर्धारित सभी लागू प्रहस्तन प्रभारों और भंडारण प्रभारों की तुलना में 25% प्रीमियम वसूल किया जाएगा ।
- (xi) प्रयोक्ताओं को पीएसए सिकाल की वजह से तर्कसंगत स्तर से आगे के विलंबों के लिए किन्हीं प्रभारों का भुगतान नहीं करना होगा ।
- (xii) पीएसए सिकाल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा बंद होने अथवा पीएसए सिकाल की वजह से किन्हीं अन्य कारणों से किसी पोत के बेकार खड़े रहने के मामले में पोत के बेकार खड़े रहने की अवधि के लिए अर्जित टीपीटी को देय बर्ध किराया प्रभारों के बराबर पीएसए सिकाल द्वारा छूट अनुमत्य होगी ।

- (xiii) ग्राहक को आईएमओ वर्गीकरण के अनुसार कार्गो के खतरनाक स्वरूप की घोषणा करनी होती है और आयात कंटेनरों के लिए पोत से माल की उतराई से पहले और निर्यात कंटेनरों के मामले में आईआईए की कार्यवाही से पहले पीएसए सिकाल को संबंधित खतरनाक स्वरूप के बारे में प्रस्तुत करने होते हैं। तथापि, घोषणा न किए जाने अथवा गलत घोषणा किए जाने के परिणामस्वरूप उत्पन्न परिस्थितियों के लिए सभी देयताएं और लागतों के लिए ग्राहक जिम्मेवार होंगे।

3. प्रयोज्यता

- (i) आयात और निर्यात दरें तब लागू होंगी, जब :

- (क) कोई भरा हुआ अथवा खाली कंटेनर पोत से उतारा जाता है, कंटेनर टर्मिनल से सीधे ही सुपुर्दगी की जाती है अथवा हटाया जाता है और कंटेनर यार्ड में भंडार किया जाता है और अंततः कंटेनर टर्मिनल से बाहर सुपुर्द किया जाता है; अथवा
- (ख) भरा हुआ अथवा खाली कंटेनर पोत में लादा जाता है और (क) के विपरीत प्रचालन किए जाते हैं।

- (ii) भरे हुए अथवा खाली कंटेनर पर पोसांतरण कंटेनर दरें लागू होंगी, जब इसे पहले जहाज से पीएसए सिकाल के परिसर में उतारा जाता है और जब तक कि किसी नामांकित दूसरे जहाज में पीएसए सिकाल द्वारा इसकी मूल स्थिति में इसका पोसांतरण नहीं कर दिया जाता और यह पीएसए सिकाल की अभिरक्षा में बना रहता है।

- (iii) पुनः निर्यात कंटेनर दरें भरे हुए कंटेनर पर तब लागू होंगी, जब :

- (क) इसे पहले जहाज से पीएसए सिकाल परिसर में उतारा जाता है और इसका पुनः निर्यात किए जाने तक यह पीएसए सिकाल की अभिरक्षा में बना रहता है;
- (ख) इसे पहले जहाज से माल उतराई पूरा होने के बाद 72 घंटे के भीतर पुनः निर्यात के लिए घोषित कर दिया जाता है; और
- (ग) पीएसए सिकाल को दूसरे जहाज के बर्थ में खड़ा होने के कम से कम 24 घंटे पहले पुनः निर्यात के लिए सूचित किया जाता है।

पुनः निर्यात वाले कंटेनर आयात और निर्यात कंटेनर जहाजी कुली वरों का भुगतान करेंगे, लेकिन वे पोसांतरण कंटेनरों पर लागू समान निशुल्क भंडारण अवधि का लाभ उठाएंगे, यदि वे उपर्युक्त शर्तों को पूरा करते हैं।

खंड-1

1. कंटेनर प्रचालन

1.1. आयात और निर्यात कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी				तटीय	
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	क्वे क्रेन प्रभार						
	भरे हुए और खाली	8.61	12.92	17.22	225.00	337.50	450.00
(ख)	कंटेनर यार्ड से/तक दुलाई और लिफ्ट-ऑन/लिफ्ट-ऑफ						
	भरे हुए	312.50 रुपए	468.75	625.00 रुपए	187.50 रुपए	281.25 रुपए	375.00 रुपए
	खाली	157.50 रुपए	236.25 रुपए	315.00 रुपए	94.50 रुपए	141.75 रुपए	189.00 रुपए

टिप्पणी

- (1) पीएसए सिकाल को निर्यात कंटेनर लदान करने हेतु स्वीकार किए जाने के लिए पोत के बर्थ किए जाने से कम से कम 2 घंटे पहले सुपुर्द किए जाने हैं।
- (2) उपर्युक्त 1.1 (क) में प्रभारों में क्वे क्रेन द्वारा प्रहस्तन और बांधने/खोलने, स्टॉवेज आयोजना और पर्यवेक्षण संबंधी प्रभार शामिल हैं।
- (3) उपर्युक्त 1.1 (ख) में क्वेसाइड से कंटेनर यार्ड तक दुलाई और आयात कंटेनर उतारने के लिए कंटेनर यार्ड में लिफ्ट तथा कंटेनर यार्ड से क्वे साइड तक दुलाई और निर्यात कंटेनर का लदान करने के लिए कंटेनर यार्ड में लिफ्ट संबंधी प्रभार शामिल हैं।

1.2. पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	कंटेनर प्रचालक जिसमें प्रति माह भरे हुए अथवा खाली पोतांतरण कंटेनरों के 400 टीईयू से अधिक का पोतांतरण किया है	9.86	14.04	18.72	244.50	366.75	489.00
(ख)	यदि प्रति माह 400 टीईयू से कम पोतांतरण किया है	12.92	19.38	25.84	337.50	506.25	675.00

टिप्पणी

- (1) उपर्युक्त प्रभार पहले जहाज से मूल उतराई से लेकर दूसरे जहाज में लदान के लिए पोतांतरण के पूर्ण चक्र पर लागू होते हैं और इनमें क्रेन द्वारा प्रहस्तन (उतराई और लदान), बांधने/खोलने, स्टोवेज, आयोजना और पर्यवेक्षण, कंटेनर यार्ड और क्वेसाइड के बीच दुलाई, कंटेनर यार्ड में लिफ्ट-ऑन और लिफ्ट-ऑफ संबंधी प्रभार शामिल हैं।
- (2) शट-आउट प्रभार मद सं० 1.8 के अनुसार लागू होगा :
 - (i) यदि मूलतः नामित जहाज के बर्थ में खड़ा होने के बाद जहाज बदल जाता है; अथवा
 - (ii) यदि पूर्ववर्ती जहाज बर्थ में खड़ा कर दिए जाने के बाद अनुवर्ती जहाज से पूर्ववर्ती जहाज के लिए नामांकन बदल जाता है।
- (3) तटीय अथवा विलोमतः यात्रा पर किसी भारतीय पत्तन में अनुवर्ती पोतांतरण के लिए कोई कंटेनर विदेशी पत्तन से पीएसए सिकाल में उतारा जाता है, तब उस पर विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार पर 50% और तटीय श्रेणी के लिए निर्धारित प्रभार का 50% वसूल किया जाएगा।
- (4) सबक अथवा रेल द्वारा किसी पोतांतरण कंटेनर को कंटेनर टर्मिनल से बाहर सुपुर्द किए जाने पर आयात/निर्यात कंटेनर दर वसूल की जाएगी।

1.3. लिफ्ट-ऑन अथवा लिफ्ट-ऑफ

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	भरे हुए	157.50	236.25	315.00	157.50	236.25	315.00
(ख)	खाली	80.00	120.00	160.00	80.00	120.00	160.00

टिप्पणी

- (1) सेकाओं में संडारण के लिए कंटेनर यार्ड में उठाने का कार्य और ग्राहक के वाहन में अथवा से कंटेनरों की उतराई अथवा लदान शामिल है।

1.4. एक ब्रिक्काउन के लिए डैच कवर प्रहस्तन प्रभार (खोलने और बंद करने के दोनों कार्य)

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
(क)	कवे पर डैच कवर उतारे बिना	7.18	187.50
(ख)	कवे पर डैच कवर उतारने सहित	17.97	469.50

1.5. **पोत के भीतर कंटेनरों को हटाना (रेस्टॉव)**

विवरण	विदेशगामी			तटीय		
	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
उतराई और पुनः पोत लदान द्वारा भरे हुए अथवा खाली कंटेनर हटाना	12.92	19.38	25.84	337.50	506.25	675.00
बिना उतराई और पुनः पोत लदान के बिना भरे हुए अथवा खाली कंटेनर हटाना	4.31	6.47	8.62	112.50	168.75	225.00

टिप्पणी

(1) रेस्टॉव कंटेनरों और कंटेनरबंद कार्गो पर कोई घाट शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।

1.6. **अतिरिक्त संघलन**

विवरण	विदेशगामी			तटीय		
	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क) भरे हुए और खाली	250.00	375.00	500.00	250.00	375.00	500.00

टिप्पणी

(1) अतिरिक्त दुलाई प्रभार तब लागू होते हैं, जब किसी कंटेनर को ग्राहक द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनर के भीतर ट्रेलर द्वारा हटाया जाना आवश्यक होता है।

1.7. **रीफर-संबद्ध और अन्य सामान्य सेवाएं**

विवरण	विदेशगामी पोत (अमरीकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
कंटेनर यात्रा-पूर्व निरीक्षण (बिजली की आपूर्ति सहित)	16.08	700.00
कंटेनर पोत के नीतल पर जोड़ने और खोलने की सेवाएं	1.15	50.00
बिजली की आपूर्ति (जोड़ने और खोलने, रीफर यार्ड में तापमान अनुवीक्षण सहित) प्रति 4 घंटे या उसके भाग के लिए-		
(i) लंबाई में 20 फुट से अधिक	1.29	56.25
(ii) लंबाई में 20 फुट से अधिक	1.73	75.00
कंटेनर की सफाई		
(i) लंबाई में 20 फुट से अधिक	0.75	32.50
(ii) लंबाई में 20 फुट से अधिक	1.50	65.00

टिप्पणी

(1) रीफर कंटेनरों का यात्रा-पूर्व निरीक्षण और कंटेनरों की सफाई वैकल्पिक सेवाएं हैं और अनुरोध करने पर प्रदान की जाएंगी।

(2) उपर्युक्त प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अथवा रीफरों की खराबी की मरम्मत अथवा अनुरक्षण शामिल नहीं हैं।

उपर्युक्त प्रभार रेस्टॉव रीफर कंटेनरों पर भी लागू होते हैं।

1.8. शट-आउट

- (i) जब कोई निर्यात कंटेनर अथवा पोतांतरण कंटेनर अथवा पुनः-निर्यात कंटेनर शट-आउट किया जाता है और बाद में कंटेनर टर्मिनल से बाहर सुपुर्द किया जाता है, तब निम्नलिखित दरें लागू होंगी :-

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	भरे हुए और खाली	11.49	17.23	22.98	500.00	750.00	1000.00

- (ii) जब कोई कंटेनर एक पोत द्वारा शट-आउट कर दिया जाता है और बाद में अन्य पोत द्वारा उसका पोत लदान किया जाता है, तब जहाजी कुली प्रभार के अलावा निम्नलिखित अतिरिक्त प्रभार :

- (क) उपर्युक्त मद (क) के अनुसार प्रभार लागू होंगे ।
 (ख) कंटेनर के लिए निशुल्क भंडारण कंटेनर के पहली बार प्राप्त होने के समय से मद सं० 1.10 के अनुसार प्रदान किया जाएगा । यदि निशुल्क भंडारण अवधि बढ़ जाती है, निशुल्क अवधि के समाप्त होने के बाद से लिफ्ट-ऑन के समय तक के लिए भंडार किराया परिकलित किया जाएगा ।

1.9. घाट शुल्क

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(क)	प्रति कंटेनर	0.46	0.69	0.92	12.00	18.00	24.00
(ख)	प्रति कंटेनरबंद कार्गो	250.00 रुपए	375.00 रुपए	500.00 रुपए	150.00 रुपए	225.00 रुपए	300.00 रुपए

1.10. कंटेनरों का भंडारण

- (क) आयात और निर्यात - भरे हुए और खाली कंटेनर

क्र०सं०	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (अमरीकी डॉलर)	20 फुट से अनधिक लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर (रुपए)
(i)	प्रथम 5 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii)	6 से 15 दिन	0.38	0.76	1.14	16.35	32.70	49.05
(iii)	16 से 22 दिन	1.50	3.00	4.50	65.35	130.70	196.05
(iv)	22 दिन से अधिक	2.90	5.80	8.70	126.30	252.60	378.90

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी			तटीय		
		20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक और 40 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर	40 फुट से अधिक और 45 फुट तक की लंबाई वाले कंटेनर
		(अमरीकी डॉलर)	(अमरीकी डॉलर)	(अमरीकी डॉलर)	(रुपए)	(रुपए)	(रुपए)
(i)	प्रत्येक 15 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क
(ii)	15 से 30 दिन	2.00	4.00	6.00	87.10	174.20	261.30
(iii)	30 दिन से अधिक	3.00	6.00	9.00	130.65	261.30	391.95

टिप्पणी

- (1) (क) आयात से भरे हुए और खाली कंटेनरों के लिए निशुल्क भंडारण अवधि कंटेनर के उतराई के दिन के बाद वाले दिन से आरंभ हो जाती है। यदि निशुल्क भंडारण अवधि अधिक हो जाती है, तो भंडार किराया सुपुर्दगी के समय तक 24 घंटे के आधार पर वसूल किया जाता है।
- (ख) निर्यात से भरे हुए और खाली कंटेनरों के लिए निशुल्क भंडारण अवधि कंटेनर के टर्मिनल में आगमन के समय से आरंभ हो जाती है। यदि निशुल्क भंडारण अवधि अधिक हो जाती है, तो भंडार किराया पोत के बर्थ में खड़े होने के समय तक 24 घंटे के आधार पर वसूल किया जाता है।
- (2) भोलांतरण और पुनः निर्यात कंटेनरों के लिए निशुल्क भंडारण अवधि पहले जहाज से उतराई पूरा होने के समय से आरंभ हो जाती है। यदि निशुल्क भंडारण अवधि अधिक हो जाती है, तो भंडार किराया दूसरे जहाज के बर्थ में खड़े होने के समय तक 24 घंटे के आधार पर वसूल किया जाता है।
- (3) निशुल्क समय के संचालन के प्रयोजनार्थ रविवासों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशों और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (4) उक्त अवधि के लिए भंडारण प्रभार अर्जित नहीं होंगे, जिस अवधि के दौरान प्रयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर भी पीएसए सिकाल कंटेनरों की सुपुर्दगी करने/ जहाज में लदान करने की स्थिति में नहीं है।
- (5) परित्यक्त एकसैल कंटेनरों/पोतवैशिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्यक्त करने की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर के उतराने के दिन से 75 दिनों, इनमें से जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :-
 - (i) परेमिती किसी भी समय परित्यक्त करने का पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii) अगर परेमिती परित्यक्त करने का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहता है, तो कंटेनर एजेंट/एमएसओ भी इस शर्त के अधीन परित्यक्त करने का पत्र जारी कर सकता है कि
 - (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा लेगा और या तो उसे वापस लेगा अथवा उसे पत्तन के परिसर से हटाएगा; और
 - (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर लगे सभी पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा।
- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएसओ आवश्यक औपचारिकताओं का पालन करेंगे और बुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करेंगे। निर्दिष्ट अवधि के भीतर वैसी कार्रवाई करने में उनकी विफलता के मामले में कंटेनर पर भंडारण प्रभार ऐसे समय तक लगाया जाना जारी रहेगा, जब तक पोर्टलन लाइन द्वारा कार्गो को खाली करने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती।
- (iv) कंटेनर को सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा जप्त किया जाता है और उसे 75 दिनों की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है तो भंडारण प्रभार लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताओं का अनुपालन करने और बुलाई तथा खाली करने की लागत का वहन करने के अधीन कार्गो को मुक्त करने के सीमाशुल्क के आदेश के दिन से लागू होना बंद हो जाएगा। अन्यथा, जब कंटेनर को खंडन/परेमिती द्वारा पत्तन परिसर से सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र से हटाया जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा।

1.11. निम्न कंटेनरों के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर	20 फुट से अधिक लंबाई वाले कंटेनर
1.	सूखे लदान (भरे हुए और खाली)		
	- विदेशगामी	10 अमरीकी डॉलर	15 अमरीकी डॉलर
	- तटीय	486.00 रुपए	728.00 रुपए
2.	घेर-बचल		
	- भरे हुए और खाली	600.00 रुपए	900.00 रुपए

3.	ट्रक में लदान - भरे हुए और खाली	500.00 रुपए	750.00 रुपए
4.	पोत लदान की स्थिति में परिवर्तन - भरे हुए और खाली	728.00 रुपए	1098.00 रुपए
5.	कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन - प्रति कंटेनर		97.00 रुपए
6.	दस्तावेज का रद्दकरण - प्रति ईआईआर		75.00 रुपए
7.	ईआईआर की विलंब से जांच	500.00 रुपए	

टिप्पणी

- (1) सीधे लदान संबंधी प्रभार तब लागू होते हैं, जब ग्राहकों के अनुरोध पर पीएसए सिकाल निर्धारित अंतिम समय के बाद टर्मिनल में किसी निर्यात कंटेनर की सुपुर्दगी को स्वीकार करता है। यह प्रभार सामान्य निर्यात चक्र में सभी लागू प्रभारों के अतिरिक्त है।
- (2) फेर-बदल संबंधी प्रभार तब लागू होते हैं, जब ग्राहकों के अनुरोध पर पीएसए सिकाल यार्ड में कंटेनरों का फेर-बदल करता है।
- (3) ट्रकों में लदान संबंधी प्रभार तब लागू होते हैं, जब ग्राहकों के अनुरोध पर पीएसए सिकाल अतिरिक्त बर्थ में पतन की रेलवे साइडिंग और पीएसए सिकाल के बीच कंटेनरों की बुलाई करता है।
- (4) पोत लदान स्थिति में परिवर्तन संबंधी प्रभार तब लागू होते हैं, जब :
 - (i) पीएसए सिकाल परिसर में पोतांतरण कंटेनर का किसी आयात कंटेनर में परिवर्तन किया जाता है;
 - (ii) पीएसए सिकाल परिसर में किसी आयात कंटेनर का पुनः निर्यात किया जाता है;
 - (iii) पीएसए सिकाल परिसर से जब किसी निर्यात कंटेनर की बाहर सुपुर्दगी की जाती है; अथवा
 - (iv) किसी पोतांतरण कंटेनर को मूलतः नामांकित जहाज अथवा पुनः नामांकित जहाज की बर्थिंग से 8 घंटे से अधिक पहले, जो भी पहले हो, किसी दूसरे जहाज के लिए पुनः नामांकित किया जाता है।
- (5) कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन संबंधी प्रभार प्रत्येक बार लागू होते हैं, जब भी पीएसए सिकाल द्वारा जांच किए जाने के बाद किसी आयात अथवा निर्यात कंटेनर के ब्योरे बदल जाते हैं।
- (6) रद्दकरण प्रभार तब लागू होते हैं, जब ग्राहक के अनुरोध पर ईआईआर रद्द कर दिया जाता है।
- (7) विलंब जांच शुल्क तब लागू होता है, जब ईआईआर की जांच ईआईआर के अंतिम समय (अर्थात् बर्थिंग के अनुमानित समय से 4 घंटे पहले) के बाद की जाती है।

खंड-11**2. अन्य सेवाएं****2.1 आगंतुक प्रवेश पत्र**

क्र०सं०	विवरण	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क)	प्रति आवेदन पत्र	200.00 रुपए	50.00 रुपए	20.00 रुपए
(ख)	प्रति पुनर्स्थापन	50.00 रुपए	20.00 रुपए	20.00 रुपए

2.2 फोटोग्राफी

क्र०सं०	विवरण	दर/रुपए
(क)	फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	13000.00 रुपए प्रति दिन
(ख)	आयातित/निर्यात किए गए माल की फोटो लेना	650.00 रुपए प्रति दिन
(ग)	क्रू-सदस्यों और अन्य व्यक्तियों की फोटो लेना	325.00 रुपए प्रति दिन
(घ)	वीडियोग्राफी करना (प्रचालनात्मक कार्यकलापों से संबंधित)	3900.00 रुपए प्रति दिन

2.3 दस्तावेज

क्र०सं०	विवरण	दर/रुपए
(क)	प्रति उत्तराई प्रमाण पत्र	100.00 रुपए
(ख)	प्रति पोत लदान विवरण	100.00 रुपए
(ग)	दूसरी प्रति का प्रिंट/पोतलदान दस्तावेज की फोटोप्रति	100.00 रुपए
(घ)	विशेष प्रणाली सेवा (प्रति लेन-देन/रिपोर्ट)	1000.00 रुपए

टिप्पणी

1. विशेष प्रणाली सेवा प्रभार ग्राहक द्वारा अनुरोध किए जाने के आधार पर पीएसए सिकाल प्रणाली से किसी विशेष रिपोर्ट/सूचना प्राप्त करने के लिए लागू होता है, जोकि सामान्य किस्म का नहीं है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 13th September, 2006

No. TAMP/52/2005-PSA SICAL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from M/s. PSA SICAL Terminals Limited for revision of tariff for its container terminal at the Tuticorin Port Trust as in the Order appended hereto.

Case No. TAMP/52/2005 – PSA SICAL

PSA SICAL Terminals Limited

Applicant

ORDER

(Passed on this 23rd day of August 2006)

This case relates to a proposal received from the PSA SICAL Terminals Limited (PSA SICAL) for revision of its tariff.

2. This Authority passed an Order on 20 September 2002 on the proposal received from the PSA SICAL for revision of its tariff for its operations at the Tuticorin Port Trust (TPT). This Authority in the said Order had reduced the (then) prevailing rates by 15% and deleted the (then) existing tariff item for lashing / unlashing, stowage and supervision from the Scale of Rates.

3.1. The PSA SICAL filed Writ Petition Nos. 40637 to 40639 of 2002 in the Hon'ble High Court at Madras challenging the said Order and also filed Writ Miscellaneous petitions in the Hon'ble High Court at Madras for an interim direction to stay the Order of this Authority.

3.2. The Hon'ble High Court passed interim orders on 8 November 2002 staying the Order of this Authority and permitted PSA SICAL to charge tariff for all services rendered by them, based on the tariff prevailing prior to the passing of the impugned Order dated 20 September 2002. Subsequently, the Hon'ble High Court at Madras vide its Order dated 17 June 2005 confirmed its interim order. This Authority immediately filed an appeal against the Order of the single bench.

3.3. Subsequently, the PSA SICAL filed a representation to understand the scope of tariff guidelines issued in March 2005. A personal hearing was given to them on 26 July 2005 and it was made known to PSA SICAL that this Authority would deal with formal tariff proposal if and when received from them subject to the Hon'ble High Court giving clearance to deal the case in view of the pending Writ Petitions. The PSA SICAL filed its formal proposal dated 8 August 2005 just before the matter was due for hearing by the Hon'ble High Court of Madras.

3.4. The case was heard on 16 and 17 August 2005 by the Hon'ble High Court at Madras. A Memorandum of Compromise was drawn by the concerned parties on 17 August 2005. The Hon'ble High Court of Madras took the Memorandum of Compromise on record and passed an Order on 17 August 2005 closing the writ petition as withdrawn. The salient points of the Memorandum of Compromise are given below:

- (i). The PSA SICAL will continue to charge the 1999 tariff till a new tariff is gazetted.
- (ii). The PSA SICAL's proposal dated 8 August 2005 for fixation of tariff will be disposed of according to law and a tariff will be formulated and gazetted and such tariff will be applicable prospectively 30 days after the date on which it is published in the Gazette of India.
- (iii). The PSA SICAL will make a proposal to the MSRTH in the matter of fixation of quantum of royalty that may be permitted to be allowed as a "pass through" as a revenue expenditure for tariff fixation prior to 31 March 2005. The Central Government may consider the same and pass appropriate orders and issue a directive under Section 111 of the Major Port Trust Act. For the period after 31 March 2005, the new guidelines provide the manner and mode in which this has to be done.

- (iv). Any advantage / gains, that the PSA SICAL has enjoyed by virtue of non-implementation of the 2002 tariff in view of the stay granted by the Hon'ble High Court will be quantified by TAMP and such advantages / gain will be adjusted / set off in the proposed new tariff and such set off will be spread over a period of three years.
- (v). In arriving at the quantum of gains, TAMP will bear in mind that the 2002 tariff did not permit pass through of royalty and adjustment from the same will be made as per the directive of the Government of India as stated above. To the extent that the 2002 tariff has been arrived at on the basis of estimates, appropriate adjustments in the quantum of gains will be made if the actual figures, which are now available for the relevant periods are different.
- (vi). Before determining the advantage / gains for adjustment / set off, the TAMP shall give an opportunity to the PSA SICAL to be personally heard.
- 4.1. In this backdrop, the proposal of the PSA SICAL dated 8 August 2005 was taken up for further consideration.
- 4.2. The PSA SICAL in its proposal has emphasised efficiency gains / productivity improvement achieved by its terminal. It has requested to consider this aspect alongwith other issues while fixing the tariff. Highlights of the proposal are as follows:

(i). Efficiency Gains.

- Its 'efficiency driven terminal cost' (including both fixed and variable cost) was Rs.1670/- per TEU even in the first year of operation. This will reach as low as Rs.1000/- per TEU during the next 5 years as a result of its continuous efforts towards improvement in performance efficiency.
- The capital employed was only Rs.5480/- per TEU in the first year of operation which has come down to Rs.2100/- per TEU (less than US \$ 50 per TEU) even after capacity addition as against international norm for investment at US\$ 150 per TEU. Even if the initial cost of building the 7th berth by TPT is considered, its capital employed will not exceed US\$ 65 to 70 per TEU.
- It has developed a theoretical capability to handle nearly 2 lakh TEUs / crane / year which is nearly 2 to 3 times the national norms. Consequently, the fixed cost has reduced to around Rs.750/- per TEU.
- Running, repairs and maintenance cost reduced to Rs.230/- per TEU and stock of spares is around Rs.100/- per TEU on account of efficient spares and vendor management, efficient yard planning, etc.
- More than 3000 TEU is handled per employee resulting in reduction in staff cost at the level of Rs.130/- per TEU.
- Term loan is limited to Rs.65.29 crores and equity to the level of Rs.15 crores. 20% of capital expenditure is met out of internal generation. The interest which was Rs.674/- per TEU in last year has come down to Rs.81/- per TEU.

(ii). Productivity / efficiency improvement achieved.

- Achieved Gross Crane Rate (GCR) of 25 moves in 2000 and upgraded to 28 moves in the year 2004.
- Average vessel turn-around time (despite increasing parcel size) increased from 10 days in the year 2002 to 12 in 2003 and 15 days in 2004.
- Berth occupancy is around 30% at its terminal which is the lowest in the country.
- Nearly 90% of the trucks are serviced within one hour inside the yard. The gate performance is also the best.

- International bench-mark has been set in terms of terminal cost through optimum financial gearing, high resource utilisation, high productivity, efficient operation, etc.

(iii). Other points.

- Container tariff in Tuticorin is based on diverted / shared cargo. Only quality of service and competitive tariff can influence traffic. It has achieved target growth in container traffic during 2004-05 which proves its efficiency. Reasonable assumptions were made at the time of bidding as regards the total terminal cost, throughput and tariff. It was assumed that competitive tariff will be allowed so that the royalty can be managed out of efficiency gains. Whilst total terminal cost is fully under the control of the private operators, the throughput is partly under its control and the tariff is totally regulated.
- Its tariff is lowest in the country, perhaps lowest in the region and the most competitive in the entire world. Its revenue is less than Rs.2100/- per TEU, compared to per TEU revenue of around Rs.3100/- of NSICT, Rs.2700/- of JNPT and Rs.3100/- of CCTL.
- It has contributed in achieving the TAMP objective of safeguarding the interest of shippers / users, economic use of resources, optimum investment and efficient performance.
- Moderate increase in tariff within the competitive range need to be approved else it will not be in a position to discharge the LA obligation.

(iv). Cost statement

- Traffic is assumed to increase by 10% on a year-to-year basis. Since commencement of 2nd terminal by the TPT is not officially / exactly known, the impact thereof on the container traffic has not been factored in the cost statement.
- Designed capacity of the terminal is assessed at 3,39,300 TEUs per annum based on the capacity indicated by the National Working Group on Normative Cost for container related charges (constituted by the TAMP) in their Draft Report of July 2005.
- The Government of India has formed a Committee to recommend treatment of royalty in its tariff fixing exercise. Pending this recommendation, the actual royalty paid / payable has been considered in this tariff revision exercise. It agrees to modify the same based on the recommendations of the Committee or alternatively to discuss with TAMP to arrive at the allowable royalty figure in its case.
- Additions to the gross block is estimated at Rs.782 lakhs during the current year (2005) and Rs.720.86 lakhs in the ensuing year (i.e. 2006).
- Net surplus / deficit reflected by the cost statement before setting off the gains accrued in the past period and after considering full royalty and maximum ROCE for the three years i.e. 2006 to 2008 is as follows:

Years	Net surplus / deficit (Rs. in lakhs)	Net surplus / deficit as a % of operating income (estimated at 1999 tariff)
2006	(+) 597	8%
2007	(-) 257	(-) 3%
2008	(-) 1057	(-) 11%

(v). Indicative Estimation of Efficiency gains

- For the purpose of estimating efficiency gains, employee cost is considered at Rs.3 lakhs per employee per year assuming that even a reasonably efficient terminal will achieve labour productivity of 1000 TEUs / employee. This translates

to 100 employees per quay crane and hence for 3 quay cranes it will work out to 300 employees. Number of employees have been increased in the year 2003 and subsequent year with increase in additional equipment deployed. Escalation in per employee cost is considered at 5% per annum. The total employee cost arrived based on this assumption is compared with the actual employee cost for years 2002 to 2004 and estimates for 2005 and 2008.

- Equipment, Repairs Running and Maintenance (RRM) cost is considered at Rs.350/- per TEU in 1999 and escalated by 5% per annum to derive at the cost and compared with its actuals / estimates (from 2005 to 2008) to estimate the efficiency gains in RRM cost.
- Efficiency gains due to resource utilisation and optimum investment has also been estimated based on such assumption.
- In view of the various submissions made, it has requested to consider efficiency gains achieved by it for tariff fixing purpose. Accordingly, the estimated efficiency gains of Rs.5038 lakhs, Rs.5542 lakhs, Rs.6669 lakhs and Rs.7340 lakhs for the year 2005 to 2008 has been reduced from the net surplus position and net deficit is indicated in a separate statement (Table 7.4. as follows)

Year	Net deficit after considering efficiency gains (Rs in lakhs)
2005	(-) 3976
2006	(-) 4288
2007	(-) 5451.
2008	(-) 5663

(vi). **Major modifications in the proposed SOR.**

- The prevailing tariff (approved by this Authority in 1999) is proposed to be increased by 30%.

Lashing and unlashng charge of US\$ 8.04 per container has been merged with the stevedorage charge (i.e. Quay crane charge) and then *proposed to be increased by 30% (It is relevant to mention that this Authority in its September 2002 Order had disallowed the lashing / unlashng charge).*
- Likewise, while arriving at the proposed tariff for shifting of containers within vessels, the lashing / unlashng charges has been clubbed with the shifting charge and then proposed to be increased by 30%.
- Tariff for certain miscellaneous services like direct loading, trucking and reshuffling charge in container status, etc., are proposed to be introduced.

4.3. The PSA SICAL has clarified that formal process for developing the 8th berth as container terminal has just been commenced by the TPT and the exact timing of commencement of operation will be known when the RFP is finalised. Based on the preliminary information about the volume anticipated at this new berth, it expects reduction in the revenue of its terminal by 28% in 2007 and 43% in 2008. It has, therefore, requested to allow it to make adjustment during this tariff fixing process as and when the RFP document for the 2nd container terminal is released by the TPT.

5.1. The PSA SICAL in its proposal had not adjusted the advantage / gains accrued on account of non-implementation of the 2002 Order over the next three years as per the terms of the MOC. The PSA SICAL was, therefore, requested to furnish revised cost statement in line with the terms of MOC and also submit the draft proposed SOR.

5.2. The PSA SICAL in response has furnished a statement relating to gain / loss due to non-implementation of 2002 TAMP Order alongwith proposed draft SOR. The gain / loss statement furnished by the PSA SICAL depicts net loss as follows for the years 2002 to 2004:

Years	Net gain / loss (Rs. in lakhs)
2002	(-) 759.84
2003	460.62
2004	(-) 107.16
Total	(-) 406.38

has not adjusted the income and expenditure estimated by the TAMP in its Order with reference to the actuals.

6. The PSA SICAL stated that all the information required for tariff fixing are commercially sensitive. It, however, agrees to circulate the traffic projections, consolidated cost statement with Income and Expenses, assumptions, and efficiency gain statement in view of the specific clause (3.2.4) of the revised tariff guidelines. The PSA SICAL has not explained any reasons for classifying its other documents as confidential as required by revised tariff guidelines. In view of specific request of the PSA SICAL, its letter dated 8 August 2005 alongwith Table 7.4 relating to efficiency gains, Highlights of the proposal and Form Nos. 2A, 2B, 3A and 4A relating to traffic / income projections, consolidated cost statement, capital employed statement and comparative statement of existing vis-a-vis proposed tariff alongwith proposed terms and conditions were forwarded to the TPT and other concerned user organisations seeking their comments.

7. Some of the user organisations like the Tuticorin Steamer Agents Association, Tuticorin Custom House Agents Association and Tuticorin Port Handling Agents Association had in their initial comments stated that the proposal of the PSA SICAL was unfair and unlawful since Writ Petitions filed by the PSA SICAL was still pending and the matter was sub-judice. They had also stated that it was not appropriate for the PSA SICAL to collect the charges based on the Order passed prior to September 2002 in view of the dismissal of the Writ Petition by the Hon'ble High Court. They argued that the September 2002 Order of the TAMP was valid and effective and differential levied by PSA SICAL must be refunded. From the initial feedback from the user organisations it appeared that they were not fully aware of the Order passed by the Hon'ble High Court on 17 August 2005 dismissing the writ Petition filed by the PSA SICAL and the MOC drawn between the concerned parties on various issues. All the user organisations were, therefore, informed about the Order passed by the Hon'ble High Court on 17 August 2005 alongwith the salient points of the MOC.

8. The TPT and the various user organisations have furnished their comments on PSA SICAL proposal. The comments received from various users / user organisations were forwarded to PSA SICAL as feedback information / comments. The PSA SICAL has responded to comments of the TPT and other user organisations.

9. Based on a preliminary scrutiny of the proposal and information furnished by PSA SICAL additional information / clarification on various points were sought. A summary of queries raised by us and response of PSA SICAL is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response of the PSA SICAL
(i).	Para 8 of the Memorandum of Compromise stipulates appropriate adjustments to be made in the estimates considered while approving TAMP Order of 2002 to the extent the actual figures for the relevant period are different from estimates for the purpose of arriving at gain / loss due to non-implementation of TAMP 2002 Order. In this regard, assessment of gain for the years 2003 and 2004 has been prepared by us and sent to PSA SICAL for illustrative purpose. PSA SICAL has been requested to prepare a complete statement on these lines for the entire period starting from October 2002 to December 2005 reckoning the following	It has furnished revised statement of gain and losses due to non-implementation of Order. (It has however, not considered appropriate adjustments in the actuals which were considered while approving 2002 Order for arriving at the gain / loss due to non-implementation of this Authority's Order.) It has made the following submissions:

<p>points decided in TAMP Order of 2002.</p> <p>➤ Annual License fee for CITOS was not admitted as cost during the last general revision Order.</p> <p>With reference to its submissions it was clarified that the revised tariff guidelines have been notified from 31 March 2005 and hence cannot be applied for the period prior to that. Even for admitting CITOS expense as item of cost for the period subsequent to 31 March 2005, the operator is required to establish arms length relationship of this transaction. In this regard, furnish a copy of the Income Tax Assessment Orders of previous years admitting this expense.</p> <p>➤ Deferred revenue expenditure of Rs.686.98 lakhs reported as on 31 December 2001 may be spread over the remaining project period.</p> <p>Furnish the breakup of other deferred revenue expenditure considered under the head Deferred Revenue expenditure. In case the total expenditure and explain the basis of phasing this expenditure.</p>	<p><u>Annual license fee for CITOS</u></p> <p>(a). Annual License Fee for an Application software is an accepted industry practice and this is not similar to Technical Services Fee.</p> <p>(b). As per the revised guidelines, technical fee (which was the foremost reason for disallowing this item of cost) is an allowable expense now. The only condition is that it must be reasonable by applying yardstick of 'arms length relationship'. In our case, arms length price is supplied in the quotation.</p> <p>(c). TAMP had admitted that some capital cost would have been incurred if it had been procured from elsewhere. If this is the case, then the same system must have annual charges also, as this is an accepted industry practice. This is evident from cost statements of other terminals where TAMP has allowed such cost.</p> <p>(d). It is, therefore, not just and fair to disallow the cost. As per the revised guideline, the reasons for disallowing the cost do not exist anymore.</p> <p>(e). It is agreed that the revised guidelines cannot be applied for the prior period. But, at the same time it is also true that these guidelines are revised based on the experience gained after the application of previous guidelines and have focused on the areas which were slightly ambiguous in the previous guidelines. CITOS fee is one of such issues. While operators were claiming these expenses as an allowable expense, the TAMP was denying such allowance in case of some operators. In the revised guidelines intent is clear about this expense. Although these guidelines are applicable from period on or after April 1st, 2005 these can very well provide the direction to settle some of the old issues.</p> <p>(f). The Income Tax proceedings are in progress and have not yet attained finality and hence IT Assessment Order cannot be furnished. It has, however, clarified that the Income Tax department has not asked for any clarification regarding annual licence fee pertaining to CITOS.</p> <p><u>Deferred Revenue expenditure</u></p> <p>(a). "Guidance Note on Treatment of Expenditure during Construction Period" issued by Institute of Chartered Accountants of India (ICAI) recommends writing-off these expense in 3 to 5 years. It has taken higher side ceiling of 5 years in case of preliminary expenses. In case of Royalty payment it is amortised over period of 10 years.</p> <p>ICAI is the Supreme body in India for accounting pronouncements. Treatment recommended by the Institute not only forms the basis of accounting but, also ensures the treatment of expenses in a uniform way.</p>
--	--

<p>➤ Foreign exchange loss incurred in repayment of foreign currency loans, if any, can only be admitted as an expense. Please clarify whether the foreign exchange loss reported under the head 'other expenses' in the Annual Accounts for the years 2002, 2004 and 2005 relates to repayment of foreign currency loss.</p> <p>➤ As stated in para 15 (xiii) of our last Order, only the funds from reserves invested in admissible assets will qualify for return. In view of the modification suggested in the treatment of deferred revenue expenses in line with the principle followed in the last tariff Order, suitable adjustment may be done in computation of share holders fund and return thereon. Return on Equity should be adjusted for capacity utilisation.</p>	<p>(b). Unless there is concrete basis for deviations, this Authority should follow the Generally Accepted Accounting Principles (GAAP) for treatment of cost.</p> <p>(c). It is agreed that the preliminary expenses are related with project hence only are allowed as a cost (but the same argument cannot be a basis for treatment taken) and if allowed then burden on tariff in initial period, certainly, cannot be the basis for spreading it over entire license period against Generally Accepted Accounting Principles for such expenses.</p> <p>(d). It is principle of natural justice that order passed must be a speaking order. It should give the grounds for taking decision in either way.</p> <p>(e). Further, TAMP has sud-motu allowed preliminary expenses to be written-off over five years period in case of an operator who has not co-operated in this whole exercise of tariff review.</p> <p>There are several foreign currency transactions which are incurred as legitimate business expenditure. Its practice is to book the expenditure at the prevailing exchange rate at the time of passing the entry in books of accounts. The foreign currency transaction actually takes place subsequently and the actual 'Indian Rs.' exchanged is informed by the bank. The difference is again booked in the accounts as "Foreign Exchange Gain / Loss". Hence, only the combination of both the entries will give the exact expenditure incurred. Thus in this case, the specific entry in the accounts relates to the actual transaction and is part of the actual expenditure. The details of such transaction during 2003, 2004 & 2005 are furnished which include transaction pertaining to purchase of spares, payment of lease rentals of RTG's, etc. apart from Annual License fee for CITOS.</p> <p><u>Computation of Capital Employed.</u></p> <p>(a). Para 2.9.4. of the revised guidelines states that working capital means current assets (excluding of cash / deposit balances of funds) less current liabilities. It is clear from above that cash balance and deposit balances of funds will not be considered under current assets. This cash and deposit balances are not those which are required for smooth functioning of any business, but, represent those balances in specific funds created out of free reserves. Cash balance considered by it under working capital is totally different form the cash balance referred in clause 2.9.4 of the revised tariff guidelines. Same is the case with deposit balances also.</p> <p>(b). Unlike cash balance, guidelines do not contain any specific limit for deposit balance while considering it as an item of working</p>
--	--

	<p>capital. Hence, admissibility of such balances would be governed by the justification of keeping such balances and its reasonableness.</p> <p>(c). Cash in bank is part of the total capital employed in its business for strategic purposes. This current asset is required to get the best terms for the financial facilities availed, viz., favourable interest rate, Bank Guarantee to TPT, etc. Periodically this is also used to fund our capital additions and replacement requirements of IT products which have high obsolescence rate.</p> <p>(d). PSA SICAL is a typical case with low operating cost and very low net fixed assets. Therefore, such a buffer is required to maintain competitive tariff with increasing royalty commitment, thus facilitating us to discharge our legally binding obligations. Even with this, its capital employed is very small in comparison to other private terminal operators and the return is inadequate to cover the difference between the first and the second highest royalty quote.</p> <p>➤ The revised gain / loss statement by PSA SICAL on 20 December 2005 is drawn up for the full year of 2002. The PSA SICAL was, therefore, again advised to separately indicate the net gain / loss for the year 2002 from the date of implementation of the Order. Also, furnish separate calculation for the period upto 31 March 2005 based on the approach adopted in the last Order prior to issue of the revised tariff guidelines. For the period 1 April 2005 to 31 December 2005, the revised tariff guidelines may be followed particularly with reference to computation of return on capital employed.</p>	<p>(a). The Gain / Loss statement is prepared for the full year because the TAMP 2002 order specified the costs for the whole year while arriving at the tariff.</p> <p>(b). The TAMP costs for the entire year is taken as benchmark for comparison, while it has adjusted the revenue for November and December 2002 based on 2002 TAMP Order. This is the most realistic way of recognizing gain / loss. It is coupled with the fact that it is difficult for the private operator to assume what TAMP would have allowed as cost.</p> <p>(c). As far as 2005 is concerned, it is clarified that because TAMP did not have 2005 estimates in the 2002 Order, there is no base figure for 2005 to compare with actual figures for PSA SICAL. In this case actual surplus / (loss) of 2005 (Rs.7.09 crores) is compared with average of estimated surplus / (loss) for 2002 to 2004 (Rs.12.67 crores i.e. Rs.38.02/3) if TAMP 2002 order is applied. This comparison has further established the fact that if the 2005 figures is taken into account, the total loss would be more.</p>
(ii).	<p>The capacity of the terminal was assessed by PSA SICAL at 2 lakh TEUs per annum while processing the last tariff revision proposal. Even the License Agreement stipulated minimum guaranteed throughput of 3.lakhs TEUs per annum from 2003 onwards. Explain how the assessed capacity for the year 2003 to 2004 (at 2,26,200) be lower than the MGT prescribed in the LA. The quay capacity indicated by the National Working Group constituted by TAMP for study of normative cost in their Report is a general assessment based on various assumptions. The designed capacity of</p>	<p>(a). It did not assess the terminal capacity as 3,00,000 TEUs while processing the 2002 tariff proposal. In fact, it had proposed additional investment in 2003 to augment capacity. (This investment actually started by mid 2004).</p> <p>(b). MGT of 3,00,000 TEUs is not the bid document condition; but is part of the quote by PSA SICAL. It is a commercial figure which will vary from bidder to bidder. Hence, MGT cannot be the assessed capacity.</p> <p>(c). The assessed terminal capacity is a function of the physical resources employed in the berth / yard. No terminal in this country has handled 3,00,000 TEUs with 2 QCs and 4 RTGs. TAMP has allowed much lower terminal capacity norm</p>

	<p>the terminal for the years 2003 to 2008 may be assessed taking into consideration the factors relevant to the PSA SICAL based on equipment deployed / proposed to be deployed and the actual productivity level achieved / to be achieved.</p>	<p>for other private terminals.</p> <p>(d). 2 QCs and 4 RTGs is not a sustainable minimum fleet strength from the point of view of maintenance. (50% erosion in capacity if one QC is down.) That is why TPT has specified 3 QCs and 9 RTGs for the 8th berth and an assessed terminal capacity of 4,00,000 TEUs. (This translates to a terminal capacity of less than 2,66,666 TEUs based on the equipment deployed by PSA SICAL in 2002 to 2004.)</p> <p>(e). It is the accepted international practice to plan the capacity 30% above the projected traffic. Even the draft Maritime Sector policy of the Government endorses this fact and appropriate change has been brought in the revised tariff guidelines.</p> <p>(f). The Study Group for the "Normative Cost" was constituted by TAMP with experts in the field and they evolved a professional assessment using physical assets. In the absence of any other objective assessment, it is only fair that TAMP admits this benchmark. Accordingly, the designed capacity of the terminal for the years 2002 to 2008 is given below:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Capacity in TEUs</th></tr><tr><td>2002</td><td>226,200</td></tr><tr><td>2003</td><td>226,200</td></tr><tr><td>2004</td><td>226,200</td></tr><tr><td>2005</td><td>339,300</td></tr><tr><td>2006</td><td>339,300</td></tr><tr><td>2007</td><td>339,300</td></tr><tr><td>2008</td><td>339,300</td></tr></table>	Year	Capacity in TEUs	2002	226,200	2003	226,200	2004	226,200	2005	339,300	2006	339,300	2007	339,300	2008	339,300
Year	Capacity in TEUs																	
2002	226,200																	
2003	226,200																	
2004	226,200																	
2005	339,300																	
2006	339,300																	
2007	339,300																	
2008	339,300																	
(iii).	<p>Furnish the actual income and expenditure for the year 2005 upto 30 November 2005 as certified by the Chartered Accountant and estimate for the month December 2005. Estimates for the years 2006 to 2008 may be revised based on the revised position.</p>	<p>The actual 11 months financial statement and estimates for December 2005 as duly certified by Chartered Accountant has been furnished. It has clarified that estimates for the years 2006, 2007 and 2008 need not be revised since there is no significant variation between the projection and actuals.</p>																
(iv).	<p>Furnish detailed computation of income projections for the years 2006 to 2008 indicating the per container rate with reference to each tariff item prescribed in its Scale of Rates approved in 1999 and the rate approved in 2002 Order.</p>	<p>The detailed income computations for 2006 to 2008 based on both 1999 & 2002 orders are furnished. (This, however, does not indicate the tariff for each category of items and no. of containers to verify the computation.)</p>																
(v).	<p>(a). Justify the reasons for anticipating 32% increase in number of employees from 115 in 2004 to 152 in 2005 and also furnish the present employee position.</p>	<p>(a). The estimates for operating and direct labour cost for the years 2006, 2007 and 2008 indicate an increase of only 17.7% in 2006, 6% in 2007 and 6% in 2008. During the years 2004 and 2005, PSA SICAL added 1 more QC (to the existing 2 QCs), 4 more RTGs (to the existing 4 RTGs), 4 more Prime movers & Trailers (to the existing 8 PMs & trailers), 5 more yard blocks (to the existing 5 yard blocks) and associated civil & electrical additions. This 50% capacity addition is the reason for increase in the number of employees. The actual employee strength is 161 (as against 152 projected in our proposal) including the fresh recruits of trainees to be</p>																

	<p>(b). Clarify whether the said wage revision has been effected during the year 2006. Further, furnish detailed computation explaining the basis for estimating wage revision to the extent of 28%.</p>	<p>confirmed during 2006. In addition, PSA SICAL has announced a salary revision of approximately 28% for all the non-management staff with effect from 1 January 2006. The combined effects of all these are reflected in the estimated figure. The estimated figures (based on past actuals) are very reasonable considering the staff strength increase of 40% and normal annual salary increase prevalent across the industry. (b). It is confirmed that the salary revision has been implemented and that the average salary increase for the non-management staff is about 28%. It has furnished the detailed computation of average salary prior to December 2005 and subsequent to the wage revision. Though the increase in the salary is in the range to 20% to 50% for most of the scales, the revised salaries of all the employees have been adjusted to 28%.</p>
(vi).	<p>➤ Justify steep hike in estimation of equipment running cost by 58% (i.e. from Rs.640 lakhs in 2004 to Rs.1016 lakhs in the current year 2005) and 24% further escalation in the year 2007 over the previous year's estimates. Also, furnish the actual equipment running cost incurred from the period January 2005 to November 2005 alongwith breakup of the various cost elements included therein.</p> <p>➤ With reference to the submissions made by PSA SICAL justifying an increase of 37% in the year 2005 over the previous years, actuals, it was clarified the actuals for the year 2005 already takes into account the effect of additional equipment i.e. 1</p>	<p>(a). The 50% increase in the number of equipment as mentioned above will result in increased equipment running cost. (b). Electricity cost has actually gone up by 8% and fuel cost by 14% annually (on a CAGR basis) during the last six years in addition to 10% increase in cost due to volume increase. It has assumed 8% increase in unit cost of electricity which is less than 10% increase in per unit cost of diesel. (c). There was absolutely a low base of repairs and maintenance cost in 2003. Rs.1.13 crores for 2 QCs, 4 RTGs, 8 PMs & Trailers, fork lift, service truck, etc is a very low efficiency driven repairs & maintenance cost. From this very low base, the annual percentage increase will appear very big. Applying percentage increase in its case will be misleading. (d). The QC fleet has gone up by 50%, the RTG fleet by 100% & PM & Traller fleet by 50% in 2005. Great emphasis is laid on preventive and predictive maintenance. Therefore, a great proportion of the cost will increase proportionate to the fleet irrespective of the growth in volume. This will lead to at least 50% jump in RRM cost in 2006. (e). In addition, to this, major mechanical, electrical and electronic refurbishment of the 'used' QC & RTGs are planned in a phased manner during 2006 and 2007. This will cost about Rs.1.5 crores. All these are reflected in the estimated RRM cost. The 2008 estimate of Rs.5.03 crores is equivalent to Rs.117/- per TEU perhaps one of the lowest in the country. This is a very realistic estimate. ➤ The 4 RTGs were fully commissioned by 8 Jan 2005 and they were under warranty till 7 Jan 2006. Similarly, 1 QC was fully commissioned by 9 June 2005 and will be under warranty till 8 June 2006. The RRM expenditure of 2005 does not take into account the effect of additional equipment.</p>

	QC, 4 RTG's, 4 prime movers and other equipment deployed during the year.	The increase in percentage appears to be exorbitant since it is from a very low base. The actual quantum is more relevant than the actual % of increase; both due to fleet increase & low base. The actual quantum of increase in repairs & maintenance is only Rs.1.25 crores in 2006, Rs.0.85 crores in 2007 and Rs.0.2 crores in 2008. In view of our submissions, TAMP is requested to look at the reasonableness of an efficiently maintained terminal rather than escalation level allowed as per the guidelines.
(vii).	<p>➤ Justify annual escalation of 8% in unit cost of electricity for the years 2006 to 2008 over the respective previous years, and 10% to 16% increase in 'others' for the years 2006 to 2008 over the respective previous and 9% hike in general overheads for the year 2006 over 2005 estimates in the light of the fact that the revised tariff guidelines clearly prescribe that the estimation of expenditure must be based on the current movement in wholesale price index.</p> <p>Justify the estimated increase of 35% and 25% in the fuel and power cost for the years 2006 and 2007 which is beyond the escalation level allowed as per the revised tariff guidelines.</p> <p>➤ It is not clear why the per TEU power consumption should increase by 12% per annum for each of the years 2006, 2007 and 2008.</p> <p>➤ Refurbishment cost of around Rs.1.5 crores of mechanical / electrical and electronic equipment proposed during the years 2006 and 2007 is stated to be included in the repairs and maintenance cost. It may be explained why this expenditure should not be excluded from repairs and maintenance cost and added to the cost of equipment since refurbishment of equipment is likely to extend the life of the asset / capacity and the benefit of the same is available beyond the year in which this expenditure is incurred.</p>	<p>(a). From the beginning of its commercial operation there has been three major revisions in the electricity tariff, viz, 13.3% increase in unit cost and 17.65 % in fixed cost in January 2000, 10.52% increase in unit cost and 50% increase in fixed cost in 2002 and 19.05% increase in unit cost in March 2003. Effectively the cost of electricity which was Rs.5.24 per unit in our case in the beginning of January 2000 is now Rs.7.66 per unit now; an increase of nearly 46%. The next revision is imminent. Similarly, the price of diesel was Rs.15.62 per litre in January 2000 and the same is Rs.34.15 per litre now; an increase of nearly 120%. This justifies its projection for fuel and electricity.</p> <p>(b). Business expenditure does not remain stagnant. If it were so an inflationary adjustment alone is sufficient. However, changes in business environment & competitive landscape will result in increasing customer demands & requirements. With increasing competition, marketing and market development expenses will also increase more than proportion to the inflation. Hence, there has to be a more than inflationary adjustment in its projection for "other" expenses. Its projection is thus, justified.</p> <p>➤ It is the actual quantity of power / fuel consumed and not per TEU power / fuel consumption.</p> <p>➤ 1QC & 4RTGs require replacement due to obsolescence / difficulties in availability of electronic cards. (This is done to improve maintainability). The break system of 1QC hoist is being replaced to improve safety in operation. Improvements to trolley / cabin system of 1QC is being done to attain the required trolley speed which was lost due aging. These are some of the major overhaul jobs being undertaken at an approximate cost of Rs.1.5 crores. These repair works do not increase the original useful life or increase the capacity; rather they are undertaken, as mentioned earlier to reach the desired level of maintainability; operational efficiency and safety. As per the standard accounting practice and sound business practice they are treated as 'Repairs & Maintenance' expenditure in</p>

		2006 and 2007.																				
(viii).	<p>(a). Indicate the likely loss if royalty is not included as a cost for tariff fixation for the years 2005 (from April to December), 2006, 2007 and 2008.</p> <p>(b). The admissibility of royalty / revenue share as an item of cost for the period subsequent to 31 March 2005 will be as per the revised tariff guidelines</p>	<p>The projected capital employed, the resultant ROCE and the royalty to be paid to TPT for 2005 to 2008 is tabulated below.</p> <p>(Rs. in crores)</p> <table><tr><td></td><td>2005</td><td>2006</td><td>2007</td><td>2008</td></tr><tr><td>Total Capital Employed</td><td>68.56</td><td>66.87</td><td>67.72</td><td>67.24</td></tr><tr><td>ROCE</td><td>10.28</td><td>10.33</td><td>10.16</td><td>10.09</td></tr><tr><td>Royalty to be paid to TPT</td><td>15.00</td><td>22.43</td><td>33.52</td><td>49.60</td></tr></table> <p>(b). ROCE for the years 2006, 2007 and 2008 is only around Rs.11 crores per annum whereas the actual royalty for the same period varies from Rs.22.43 crores to Rs.49.6 crores. Hence, ROCE alone is not sufficient to cover 100% of the Royalty paid as legitimate business expenditure. Even if TAMP allows 100% of the royalty, its tariff will still be competitive. When viewed in the background of our most efficient service, this will be in the best interest of the trade and the investors. Hence, TAMP is requested that 100% of the royalty paid to Tuticorin Port Trust be allowed as legitimate business expenditure for the period beginning after 31 March 2005.</p>		2005	2006	2007	2008	Total Capital Employed	68.56	66.87	67.72	67.24	ROCE	10.28	10.33	10.16	10.09	Royalty to be paid to TPT	15.00	22.43	33.52	49.60
	2005	2006	2007	2008																		
Total Capital Employed	68.56	66.87	67.72	67.24																		
ROCE	10.28	10.33	10.16	10.09																		
Royalty to be paid to TPT	15.00	22.43	33.52	49.60																		
(ix).	<p>(a). Indicate additional equipment, if any, taken on hire and substantiate the estimates furnishing copies of the equipment hire contracts.</p> <p>(b). With reference to the lease agreement entered with Dacca PTE Ltd., for lease of QC and RTG on payment of lease rental, please clarify whether the firm was selected based on competitive bidding and also certify the arms length relationship of this transaction for admitting this expense as an item of cost.</p>	<p>(a). The civil and electrical works, yard expansion and purchase of 4 new Prime Movers and Trailers were done using its own funds. The addition of 1 used QC and 4 used RTGs was done through an operating lease arrangement for five years with a Singapore based company, viz., Dacca Pte. Ltd. The monthly lease pay out is USD 58,800 for QC and USD 44,800 for RTGs. Copies of the lease agreement has been furnished to substantiate this estimate.</p> <p>(b). The lease agreement with Dacca PTE Ltd. for lease of QC and RTG is based on competitive bidding. Prices are reasonable and are based on arms length relationship of the transaction. A copy of transfer pricing report from KPMG is also furnished for determining reasonableness of the prices.</p>																				
(x).	<p>(a). Please clarify under which head the annual license fee paid / payable for CITOS is considered.</p> <p>(b). Furnish Income tax Assessment Order for the previous years showing admissibility of license fee for Terminal Operating System (TOS) to establish the</p>	<p>(a). The annual cost of the Terminal Operating System (TOS) is included under "General Overheads". The license for the originally purchased CITOS will expire by January 2006. Since this system requires upgradation due to technological & business concept advancement, it is tendering for a new and more advanced TOS among four short-listed bidders. Orders are to be finalised shortly. The projected cost for 2006 to 2008 is for a new TOS and the same is included under General Overheads.</p> <p>(b). The Income Tax proceedings are in progress and have not yet attained finality. The Income Tax department has not asked for any clarification regarding CITOS annual licence</p>																				

	<p>arms length relationship of this transaction.</p> <p>The original license for CITOS is stated to expire by January 2006. In case a new License Agreement is signed in this regard, furnish a copy of the same may. Please clarify whether the firm was selected based on competitive bidding and also certify the arms length relationship of this transaction for admitting this expense as an item of cost.</p>	<p>fee.</p> <p>The new arrangement for license agreement is still under tender stage.</p>
(xi).	Any expenditure which is akin to Technical Service fee, may be considered in the estimates subject to substantiating arms length relationship of such transaction by furnishing Income Tax Assessment Orders for the previous years showing admissibility of such items.	It has confirmed that there is no expenditure akin to technical services fee.
(xii).	Confirm that the depreciation has been computed on straight-line method, with life norms adopted as per the Companies Act or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher.	Depreciation is calculated on a straight-line method with the life norms adopted as per the Companies Act.
(xiii).	The increase in estimation of insurance cost from Rs.39 lakhs in 2004 to Rs.57 lakhs in 2005 under the head 'other expenses' may be substantiated with documentary support. Explain the reasons for estimating the insurance cost to increase during 2007 and 2008 though no addition is proposed to the gross block. In fact the value of the assets for which insurance cover is taken will depreciate year after year and hence the insurance cost should also reduce.	As per clause 10.6.2 of the License Agreement insurance will have to be based on "replacement value" of assets. This is also good commercial prudence and an accepted business practice. Hence the insurance cost will marginally go up and not come down. It has furnished documentary support to justify these estimates.
(xiv).	Indicate addition to the capacity of the terminal in view of addition to the gross block i.e. (Rs.259 lakhs in Plant and Machinery and Rs.462 lakhs in IT) during the year 2006. Also, indicate reduction in the unit operating cost, if any, additional traffic / business projected or any improvement in the operational efficiency on account of the proposed additions to the gross block.	The break up of the proposed addition to gross block in the year 2006 has been furnished. Rs.259 lakhs addition in the Plant & Machinery consists of mainly Rs.143 lakhs for reach stacker and Rs.80 lakhs for alternate power supply. Similarly, the major addition in IT is Rs.315 lakhs for advanced Terminal Operating System and Rs.64 lakhs for web based solution. The proposed addition to gross block is extremely small compared to capital employed. The additions are more in the nature replacement of IT products due to technological obsolescence & business sophistication and an addition of balancing equipment to sustain gate performance in line with improvements in customs procedures. The addition of alternative power supply source will improve the reliability of operation from about 98% to 100%. It does not envisage any addition to the capacity on account of the proposed additions to the gross block.
(xv).	(a). The revised tariff guidelines limit sundry debtor to two month's estate	(a). The revised guidelines limits sundry debtors to two month's estate income (such as store

	<p>income and terminal handling charges while computing the working capital. These two items may not be relevant for PSA SICAL. In view of this position, and also recognising that all the charges are collected in advance by the private operator, justify the estimation of sundry debtors at 10 days of revenue.</p> <p>(b). The cash and bank balance has been considered at almost six to eight months cash expense as against norm of one month cash expense prescribed in Clause 2.9.9 of the revised tariff guideline. The estimation of cash and bank balance in the working capital may be modified in line with the tariff guidelines.</p>	<p>rent in our case) & terminal handling charges. These expenses are very much relevant to PSA SICAL. Also, these charges are not collected in advance; but they are collected after the services are rendered. That being so, PSA SICAL has estimated the working capital @ 10 days of the billing to take care of exigencies. This is much less than what TAMP normally allows i.e. equal to 2 months revenue.</p> <p>(b). With reference to estimation of cash, it is submitted that cash & bank balance includes cash in hand as well as bank balance. While cash in hand is as per the limit provided in the guidelines, the balance in bank, in absence of any specific limit, is governed by the justification of keeping such balances and its reasonableness.</p> <p>The bank balance is the part of the total capital employed in PSA SICAL's terminal business for strategic purposes. This current asset is required to get the best terms for the financial facilities availed, viz., favourable interest rate, furnishing non-funded facilities like Bank Guarantee to TPT, relaxation in corporate guarantee requirement, etc. Periodically this is also used to fund capital additions and replacement requirements of IT products which have high obsolescence rate. The financial leverage available helps us in reducing costs in many other areas.</p> <p>PSA SICAL is a typical case with low operating cost and very low net fixed assets. Therefore, such a buffer is required to maintain a competitive tariff with increasing royalty commitment, thus facilitating us to discharge our legally binding obligations. Even with this bank balance, PSA SICAL's capital employed is very small and the return is inadequate to cover the difference between the first and the second highest royalty quote.</p>
(xvi).	<p>As per the revised tariff guidelines, benchmark to measure efficiency improvement is the average performance of the same terminal achieved in the preceding cycle. Reference to performance of other terminals and also the tariff levied thereat are not relevant.</p> <p>PSA SICAL is advised to quantify cost reduction, if any, achieved during the past period and establish that the cost reduction is due to efficiency improvement of its terminal and claim its share in the relevant estimates of expenditure for fixing tariff for the tariff validity period under consideration as per the relevant clause of the revised tariff guidelines.</p>	<p>Ever since the commencement of commercial operation, PSA SICAL has worked very hard to achieve efficiency leadership and cost leadership. The data (both past and projected) submitted to TAMP reflect this achievement. It has, therefore, to consider its request as a test case for competitive tariff based on normative cost approach. While noble intention of law is to provide for incentives for better performance and disincentives for performance below the benchmark but the literal interpretations of the guidelines does not translate this noble intention into the actions. This is because of the fact that these provisions for incentives are introduced in between and that too without any transitional provisions to provide for a situation where all operators are not at equilibrium in terms of performance level.</p> <p>The Authority is requested to consider the intent of policy and establish the scope wherein the Authority can apply its discretion to serve the objective of the newly introduced provisions in</p>

		favour of an operator whose tariff is lowest in the country despite meeting the best performance benchmarks.
(xvii)	<p>The proposed condition about reckoning the date of Actual Time of Berthing (ATB) of the vessel into the terminal for the purpose of conversion of dollar denominated tariff into rupee terms is not found to be in line with clause 2.19.1. and 2.19.2. of the revised tariff guidelines.</p> <p>In case of storage charge on export containers, the conversion will not be from the date of arrival of containers in the port premises but from the date of arrival of container into the terminal.</p>	<p>TAMP is requested to give us the flexibility of using Actual Time of Berthing (ATB) for conversion of dollar rates into rupees rates, since this will result in uniform exchange rate for all the export boxes going into a particular vessel and make the billing process simpler. Generally, the export boxes are all received just 2 to 3 days prior to ATB and hence the differences will be insignificant.</p> <p>Since both TPT and PSA SICAL are involved in storing and collecting storage charges, the proposed provision is right.</p>
(xviii)	Incorporate clause 2.19.3. of the revised tariff guidelines prescribing regular review of exchange rate.	Vessels are turned around in around 14 to 18 hours, hence the said clause of 2.19.3 of revised guidelines is not applicable.
(xix)	The proposed provisions about collecting deposit from users in case where transactions are not routed through Electric Data Interface (EDI) are not found to be in line with clauses 2.18.2 and 2.18.3 of the revised tariff guidelines. The proposed provision at 2.6. may, therefore, be modified in line with the clause 2.18.2. to 2.18.3. of revised tariff guidelines. Update the exact rate of penal interest for delayed payment by users / delayed refund by the operator at 2% above the prime lending rate of the State Bank of India as stated in tariff guidelines.	The EDI route for transactions with customers has been stabilised with proper tripartite arrangements. Therefore, there will be no deposits. This is similar to the EDI arrangement of TPT and has been well accepted by all our customers. It has not proposed any provision for levy of penal interest for delay in payment by users / delay in refund by terminal. It has proposed a provision to state that all transactions to its Custom are only through Electronic Data Interface (EDI) with proper tripartite agreement.
(xx)	<p>Explain the reasons for introducing the proposed note number 10 about shifting of import laden container to Off dock CFS for disposal under Section 48 of Customs Act, if such cargo is not cleared within 25 days from the date of landing. Furnish a copy of the relevant order of the Customs in this regard.</p> <p>The Major Port Trust Act 1963, specifically prescribes the provisions under Sections 61 and 62 for disposal of goods not removed from the premises within the stipulated time limit or in case rates or rent are not paid.</p>	It has amended the provision in accordance with the revised Customs notification. A copy of the same has been submitted.
(xxi)	Explain the reasons for not proposing a composite box rate with discounts for services not offered.	Composite box rate is not possible due to involvement of CHAs & MLOs while invoicing and due to USD component for some of the tariff items.
(xxii)	This Authority vide its Order dated 20 September 2002 (which has been stayed) had deleted the lashing / unlashng charge of US \$ 8.04 per container for reasons elaborately explained the said Order. The proposed rate for stevedorage charge of normal container / transshipment container and charges for shifting of	The MOC provides for PSA SICAL to continue to collect charges based on 1999 tariff till a new tariff is notified. Hence it is logical to apply the upward revision of 30% based on 1999 tariff.

	container are arrived at by clubbing the existing lashing / unlashsing charge with the stowedorage charge and proposing hike of 30% thereof. This works out to almost 100% to 124% increase from the tariff level approved in the Order of September 2002 for these items. Justify the proposed rate with reference to the cost of services provided.	
(xxiii).	Furnish detailed cost sheet for each equipment or service center for which tariff has been proposed to determine the reasonableness of individual tariff items with reference to the actual cost of providing the service.	A container terminal offers comprehensive service of receiving export boxes & loading on to ship and vice-versa for import boxes. This is different from a major port which offers variety of services like loading / unloading, handling varieties of cargo, covered & uncovered storage, land use allotment, etc. In the case of a container operation, cross subsidisation is not relevant. The different rates, conventionally proposed is for flexibility in billing and due to presence of dollar denominated tariff. It is not possible to split the cost under each equipment or service center. The overall rate increase is justified only through total revenue and total cost position.
(xxiv).	Prescribe concessional tariff for coastal containers at Schedule 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 and 1.9 at the level not exceeding 60% of tariff proposed for normal containers in line with our Order number TAMP/4/2004-Genl dated 7 January 2005.	Tariff for coastal vessels is prescribed at level the concession envisaged by TAMP.
(xxv).	Indicate the benchmark levels of productivity as stipulated under clause 6.8. of the tariff guidelines. Propose incentive for better performance of the terminal and disincentives for performance below the benchmark levels. Also, explain the basis for proposing such benchmark levels and the incentives / dis-incentives.	It has been the most efficient terminal in the country from day one in terms of both productivity and reliability. It never had any monetary incentive for its superior performance so far. Earlier exercises in the past, like, "Efficiency-linked Tariff Scheme" and "Normative cost based on container handling charges with bench marks" have not yielded the desired results.
(xxvi).	Flowing from the principle prescribed in clause 2.15 of the revised tariff guidelines, incorporate a conditionality of allowing refund equivalent to berth hire charges for the period when the vessels idle at its terminal when operations cannot take place due to failure / breakdown of the shore based facilities of the PSA SICAL.	On several occasions, it has turned around the vessel faster due to our superior productivity and have provided "catch-up" services for delayed vessels. Vessels / MLOs do not pay extra for this reduced berth usage. Also, this clause will only result in more disputes rather than helping the cause of the port customers.
(xxvii).	Incorporate a provision clarifying the rates applicable on a container from foreign port landing at PSA SICAL for subsequent transshipment to an Indian Port on coastal voyage or vice versa.	It has incorporated a necessary provision based on this observations.
(xxviii).	Justify the proposed increased of around 53% in lift off / lift on, Hatch cover handling, Extra movement, Reefer related charges, Shut out and Wharfage over the rate approved in TAMP Order of September 2002 with reference to the cost of services provided.	The MOC allows PSA SICAL to continue to collect charges based on 1999 tariff till a new tariff is notified. Hence it logical to apply the upward revision of 30% based on 1999 tariff.
(xxix).	The unit of levy of charges for supply of	It has modified the unit of levy of supply of

	electricity to reefer container may be prescribed on 4 hourly basis in line with clause 5.7.1. of the tariff guidelines. While doing so, corresponding adjustment may be done in the rates proposed. Also, justify the proposed increase in the charges for the supply of electricity with reference to the present tariff of the power supply and the average consumption of electricity per shift.	electricity to reefer containers on 4 hourly basis. The electricity charges have gone up by 46% from the time it commenced the operation where as its proposal envisages only 30% increase from the 1999 rates.
(xxx)	Modify the proposed note about commencement of free storage period for import loaded and empty container in terms of clause 5.8.2. of the revised tariff guidelines.	The proposed note is amended to comply with clause 5.8.2 of revised guidelines.
(xxxi)	The proposed note number 5 about time limit for levy of storage charge in case of abandoned containers is found to be incomplete. Modify the said note to include various provisions prescribed in Clause 5.8.3. of the tariff guidelines.	It has revised the provision in line with the new Customs notification to state that where the container is seized / confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized / confiscated containers should be removed by the line / consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
(xxxii)	Incorporate a conditionality to state that the storage charges shall not accrue for the period during which the PSA SICAL is not in a position to deliver / ship the containers, when requested by the user.	The wordings of this conditionality should be unambiguous. It should not result in subjective interpretations resulting in disputes than helping customers' cause. There should be a national consensus and all the terminals should follow this.
(xxxiii)	Explain the basis of the proposed tariff of Rs.1000/- per transaction / report under Schedule 2.3 for specialised system service and also state explicitly the specialised services proposed to be offered for levy of this tariff. Such services must not be those arising in the ordinary course of terminal operation.	This relates to generation of any special reports / information from its system which is not routine in nature, but based on customer's request. The revised proposed Scale of Rates explains the services for which the proposed tariff will be levied.

10. The Tuticorin Port Trust (TPT) has also been requested to furnish additional information / clarification on the following points. The TPT has furnished the requisite information. A summary of queries raised by us and the TPT's reply are tabulated below:

Sl.No.	Queries raised by us	Reply furnished by TPT
(i).	Furnish specific comments on the reasonableness of traffic projections made by the PSA SICAL for the years 2006, 2007 and 2008.	The minimum guaranteed traffic to be achieved by the BOT operator is 3,00,000 TEU for 2006, 2007 and 2008. The traffic projections made by the PSA SICAL in the TAMP proposal for the year 2006 is 356100 TEU and for the year 2008 at 430881 TEU with an increase of 10% per annum. This is in line with the traffic projections made by the port.
(ii).	Furnish on NPV analysis of the bids of all the bidders made in term of Clause 5.6 (b & c) and 4.9.2 of the Tender to select the successful bidder.	It has furnished the requisite information. The net present value of the amount quoted by the second highest bidder is Rs.6521.18 lakhs as against Rs.13,914.88 lakhs quoted by PSA SICAL.

(iii).	Furnish comments on the reasonableness of the proposed investments of PSA SICAL to the tune of Rs.259 lakhs in plant and machinery and Rs.462 lakhs in IT during the year 2006 and also confirm whether it is as per the terms of the CLA.	It has not made any specific comments. The TPT has stated that as per CLA Clause No.6.1.5. the licensee shall use best effort to promote and develop the commerce at the Licensed Premises and / or the Container Terminal in order to achieve its maximum utilisation and shall at all times, give foremost consideration to this objective consistent with sound business practices in its manner of operation. As per Article 6, Clause No.6.1.1. of the LA, the licensee has to make available all necessary resources including capital investment for operation, maintenance and repair of the Container Terminal.
(iv).	Comment on the designed capacity of the PSA SICAL Terminal for the years 2003 to 2008 taking into consideration the equipment deployed / proposed to be deployed.	Terminal capacity mentioned in the BOT concession agreement is 300,000 TEUs per annum with its modern handling equipment and information system support. The length of the berth is 370 meters and draught is 10.7 mtrs. The berth was initially provided with 4 Rubber tyred gantry cranes, 2 Rail mounted quay cranes and supporting facilities such as tractors and trailers etc. as stipulated in the BOT agreement. An area measuring 10ha (1,00,000 sq.m.) of land has been provided for handling and stacking of containers. The area is sufficient to handle 4,00,000 TEUs of containers. However, to handle these containers, the equipment provided were not sufficient and the operator was requested to provide additional equipment to facilitate handling of more traffic. In compliance with the port's request, the terminal operator installed one more RMQC, four RTGC and required prime movers, besides yard expansion. The additional infrastructure was in place by end of March 2005. Hence the projections made by the Terminal Operator at 356100 TEUs, 391710 TEUs and 430881 TEUs for the year 2006-2007 and 2008 respectively are in order.

11.1. A joint hearing in this case was held on 09 December 2005. At the joint hearing, the PSA SICAL, TPT and the concerned users made their submissions.

11.2. At the joint hearing, Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI), Tuticorin Custom House Agents' Association (TCHAA), Tuticorin Steamer Agents' Association (TSAA) and Tuticorin Port Handling Agents Association have filed further written submissions reiterating the points made by them earlier. Subsequently, the TCHAA have made further submission and the same has been reiterated verbatim by the TSAA. The further submissions received from the above user organisations were forwarded to PSA SICAL for their information / comments. In response, the PSA SICAL has also furnished its comments.

12.1. As decided in the joint hearing the PSA SICAL was requested to intimate its decision to this Authority by 19 December 2005 as regards circulation of atleast the summary of its financial position to the concerned users.

12.2. In the response the PSA SICAL has clarified that its proposal including Annexure upto Table 7.4.0 which includes summary of the Audited Profit and Loss statement and Balance Sheet, have been circulated to users by TAMP and hence it may not be necessary to circulate the information once again to the users.

13. Considering the request made by PSA SICAL and following the consultation envisaged in Section 111 of the MPT Act, the Ministry of Shipping Road Transport and Highway (MSRTH) has issued the following direction under Section 111 of the MPT Act, 1963, as required under Clause 4 of the MOC of 17 August 2005:

"After considering the proposal of PSA SICAL and the submissions made at the meeting held on 27.10.05 as also further submissions made in their letter dated 10.11.05 and the comments furnished by the TPT, it clearly emerges that the pre-condition of incurring loss for claiming at least part of royalty as pass through has not been satisfied in this case. Further, the decision taken in the CCTL case has been given prospective effect. No extraordinary circumstance has been brought out in this case warranting an exceptional treatment. Therefore, it emerges that the request made by PSA SICAL for allowing royalty as pass through for the period up to 31st March, 2005 is devoid of merit and cannot be accepted. TAMP is directed under Section 111 of MPT Act, 1963 to consider the tariff fixation case of PSA SICAL accordingly. The TAMP will be guided by the provisions of the revised tariff guidelines in the matter."

14.1. In compliance with the policy direction issued by the Central Government and also taking into consideration the terms of the MOC, the gain / loss statement for the past period (i.e. 2002 to 2005) furnished by the PSA SICAL Terminals Limited was modified and forwarded to PSA SICAL. In addition the cost position as assessed by this Authority for the future period was also made available to PSA SICAL for its comments, if any.

14.2. As per this statement, the net gain accrued to PSA SICAL due to non-implementation of the 2002 Order of this Authority is assessed at Rs.66 crores from the effective date of implementation of Order, 2002 till 30 June 2006. Some additional information / clarification are also sought from PSA SICAL to the extent of gaps found in the information earlier furnished.

15.1. Clause 8 of the MOC requires an opportunity to be afforded to PSA SICAL to express its views on advantage / gain quantified. Accordingly, the PSA SICAL was requested to furnish its views on the advantage / gain accrued to PSA SICAL due to non-implementation of 2002 orders as quantified by us by 9 June 2006. This was subsequently extended till 15 July 2006 at the request of the PSA SICAL. The information requisitioned and the reply furnished by the PSA SICAL are given in the table hereunder:

Sl. No.	Information sought by TAMP	Information Furnished by the PSA SICAL
(i).	Since the Order dated 20 September 2002 was implemented in November 2002, the gain / loss also needs to be considered only for the relevant period from the date of implementation of the Order. However, the PSA SICAL has drawn up the gain / loss for the full year of 2002. In the absence of the PSA SICAL furnishing the requisite details, the net surplus / gain for the year 2002 is considered on pro rata basis for two months. It is again requested to separately indicate the net gain / loss for the year 2002 from the date of implementation of the Order.	The most practical way to arrive at the net gain / loss for the period 2002 is to adjust the revenue for the period for November and December based on the tariff in 2002 TAMP order.
(ii).	Since the year 2005 is already drawn to a close, update the 2005 figures with actuals for the full year duly certified by your Chartered Accountant and furnish a copy of the Audited Annual Accounts for the year 2005. For the year 2005, separate calculation may be shown for the period upto 31 March 2005 based on the approach adopted in the last Order prior to issue of the revised tariff guidelines. For the period 1 April 2005 to 31 December 2005, the revised tariff guidelines may be followed particularly with reference to computation of return on capital employed. For the purpose of this analysis, the	A copy of audited accounts for 2005, as indicated by TAMP is furnished.

	actuals as reported by the PSA SICAL for the year 2005 is considered proportionately for three months (from January 2005 to March 2005) based on the approach adopted in the last Order prior to issue of the revised tariff guidelines and for nine months (i.e. from April 2005 to Dec 2005) the figures are considered proportionately in terms with the revised tariff guidelines																	
(iii).	The first five months of 2006 are also almost over and hence the estimated cost for 2006 may be updated with actuals upto May 2006 (duly certified by its CA) and estimates for the remaining period. A copy of the Accounts upto May 2006 duly certified by its CA may also be furnished.	A statement showing the actuals for the first 5 months of 2006 as against the projections for the year 2006 is furnished.																
(iv).	Almost half of the year 2006 will be over by the time this case is finalised. This means a total net gain from the date of implementation of our Order till June 2006 has to be spread over approximately two and half years (i.e. from July 2006 to December 2008). Estimates for the year 2009, may be furnished so that the gain for the past period can be spread over three years.	The estimates for the year 2009 is furnished with estimated throughput at 300,000 TEUs since second container terminal is certain in the year 2009.																
(v).	The PSA SICAL has stated that the wage revision has already been effected from 1 January 2006. In this connection furnish the actual direct labour incurred till May 2006 to justify the estimates. Furnish the break up of the labour cost pertaining to managerial and non-managerial staff prior to wage revision and indicate the impact of wage revision.	<p>The break up of labour cost pertaining to managerial and non-managerial position indicating the impact of the wage revision is furnished as tabulated below:</p> <table><tr><th>Category</th><th>Jan-May 2005</th><th>Jan-May 2006</th><th>% Y-Q-Y increase</th></tr><tr><td>Managerial</td><td>8893480</td><td>9026761</td><td>1.5%</td></tr><tr><td>Non-Managerial</td><td>8462103</td><td>12179827</td><td>43.9%</td></tr><tr><td>Total</td><td>17355583</td><td>21206588</td><td>22.2%</td></tr></table>	Category	Jan-May 2005	Jan-May 2006	% Y-Q-Y increase	Managerial	8893480	9026761	1.5%	Non-Managerial	8462103	12179827	43.9%	Total	17355583	21206588	22.2%
Category	Jan-May 2005	Jan-May 2006	% Y-Q-Y increase															
Managerial	8893480	9026761	1.5%															
Non-Managerial	8462103	12179827	43.9%															
Total	17355583	21206588	22.2%															
(vi).	As per clause 2.4.1. of revised tariff guidelines, benchmark to measure efficiency improvement is the average performance of the same terminal achieved in the preceding cycle. Reference to performance of other terminals and also the tariff levied thereat are not relevant. As stated earlier, PSA SICAL may quantify cost reduction, if any, achieved during the past period and establish that the cost reduction is due to efficiency improvement of its terminal and claim its share in the relevant estimates of expenditure for fixing tariff for the tariff validity period under consideration as per the relevant clause of the revised tariff guidelines.	It is to bring to the attention of TAMP that the small and the reducing nature of the capital employed does not provide enough return to cover the disallowed royalty. Hence, it is absolutely important that efficiency gains are factored in for the sustainable and efficient operation of PSA SICAL with reasonable / competitive tariff. TAMP is once requested to favourably consider the justifications given in Annexure E to our letter dated 16 January 2006.																

15.2. The comments of the PSA SICAL on gain / loss statement for the past period and the consolidated cost statement as against our remarks are summarised below:

A. Gain / Loss Statement.

Sl. No.	Our Remarks	Comments of the PSA SICAL
(i).	<p>Para III: Revenue.</p> <p>Actuals as reported by the PSA SICAL is considered. For the year 2005, since no estimates were available, for the purpose of arriving at gain / loss due to non implementation of our Order, the income reported by the PSA SICAL (i.e. Actuals upto November 2005 and the estimates for December 2005 duly certified by its CA) is considered.</p>	<p>Revenue as per Annexure 1B of 2002 TAMP order (after deducting lashing / unlashng income) is shown under the estimates considered. This will facilitate easy calculation by deducting 15% of the income from the surpluses.</p> <p>The revenue for 2003 and 2004 reported in our statement is Rs.4895.65 lakhs and Rs.5542.08 lakhs. This is adjusted by deducting the lashing / unlashng income of Rs.659.71 lakhs and Rs.761.97 lakhs respectively estimated in the Annex 1(b) to the Order of September 2002.</p>
(ii).	<p>Para IV (ii): Royalty.</p> <p>As per the terms of the Memorandum of Compromise drawn on 17 August 2005, the treatment of royalty for the period prior to 31 March 2005 has to be done as per the policy directions of the Central Govt. The Ministry of Shipping under the Central Government has issued a policy direction vide letter number PR-14019/6/2002-PG (Vol-I) dated 17 April 2006 to this Authority u/s 111 of the MPT Act 1963, directing not to admit royalty as a pass through for the period prior to 31 March 2005. In compliance with this direction, the royalty amount paid by the PSA SICAL for the period prior to 31 March 2005 is not admitted as a cost in this statement. For the period subsequent to 31 March 2005, the royalty is admitted as cost to the extent quoted by the next bidder in terms with the revised tariff guidelines. In the absence of actual royalty amount furnished for this specific period, pro-rata adjustment has been done for nine months in this analysis for the period subsequent to 31 March 2005.</p>	<p>Full royalty paid is shown under actuals allowable. We have appealed to the Government for review of their decision. Even in the Government's decision dated 17 April 2006, TAMP is permitted to be guided by the provisions of the revised tariff guidelines in this matter. Since the calculations shown in TAMP letter dated 24 May 2006 result in an immediate loss making situation, TAMP is requested to consider the second highest royalty as a cost. However, since the allowed return does not cover the disallowed portion of the royalty, we once again appeal to TAMP / Government to allow full royalty as pass through.</p>
(iii).	<p>Para IV (iii): Annual Licensee Fee (CITOS).</p> <p>Annual license fee for CITOS is excluded from the operating expenditure in line with the treatment given in our earlier Order of September 2002 for the years 2002 to 31 March 2005. As per the revised tariff guidelines, technical service fee cannot be admitted as item of cost unless the operator establishes 'arms length relationship' of the transaction. The PSA SICAL has not furnished the Income Tax Assessment</p>	<p>Annual application fee for application software is an accepted industry practice. Fees for terminal operating system is not akin to technical services fees. This is a charge paid for tangible services provided and similar charges have been allowed for other operators even in the past.</p> <p>As per the revised tariff guidelines technical fee is an allowable expense provided an arms length relationship exists with its promoters or their associate entity. In support of the arms</p>

	<p>Order since it is pending for the past years. It has, however, furnished the certificate of the CA establishing arms length relationship of this transaction as per the IT Act. That being so, relying on the certificate issued by the CA in this regard, this expenditure is admitted as cost for the period subsequent to 31 March 2005 on prorata basis.</p>	<p>length relationship, supply quotation is furnished. Further as admitted by TAMP, capital cost has to be incurred to acquire it, annual charges are to be paid as per the industry practice.</p> <p>In view of this and earlier submissions made in this regard it has requested TAMP to accept this as legitimate business expenditure for the period prior to 31 March 2005 also.</p>
(iv).	<p>Para IV (vi): Exchange Loss.</p> <p>During the last revision, the PSA SICAL had not reported any foreign currency debt but had estimated substantial amount as loss on account of foreign currency transaction. The stated policy of this Authority is that loss on foreign currency transaction for the actual repayment of loan / debt is allowed as item of cost. In the absence of any details relating to foreign currency debt during the last revision, these estimates were moderated. The PSA SICAL has now reported the actual loss on account of foreign exchange transaction and has furnished detailed break up of the same. On detailed scrutiny it is found that this loss on account of foreign currency transaction pertains to purchase of spare, installation of software, lease rentals of RTG's during the year 2005, etc., apart from the payment of annual license fee towards CITOS. The PSA SICAL has clarified that the expenditure is booked at the prevailing exchange rate and then subsequently the Bank informs the actual exchange rate and the difference between the two is booked under this head. Based on the clarification furnished by the PSA SICAL, this item is allowed as cost except for exchange gain / loss incurred for CITOS payment. Since annual license fee for CITOS for the period prior upto 31 March 2005 is not allowed as item of cost, the exchange loss on account of the same also cannot be allowed. That being so, the exchange loss is admitted to the extent it is not related to annual license fee for CITOS. For the year 2005, the adjustment is done proportionately and this loss is also allowed for the period subsequent to 31 March 2005.</p>	<p>Since CITOS license fee is legitimate business expenditure due above reasons, the exchange loss is calculated at Rs.1.63 lakhs, Rs.1.35 lakhs and Rs.2.7 lakhs for the year 2002, 2004 and 2005 respectively. We had calculated the loss excluding the CITOS license fee.</p>
(v).	<p>Para IV (vii): Deferred Expenditure Written Off.</p> <p>The PSA SICAL has amortised the upfront fee over 10 years period and other deferred revenue expenditure over 5 years period. Since this expense relates to the entire project life, Rs.686.98 lakhs reported as on 31 December 2001 is spread over the</p>	<p>According to the Guidance Note of Expenditure during construction period issued by the ICAI the deferred revenue expenditure needs to be written off over a period of 3 to 5 years. We have written it off over 5 years. The royalty payment is amortised over a period of 10 years. The burden on tariff in the initial</p>

	remaining license period of 28 years in line with the treatment given at the time of the last Order. This is also in line with the general principle followed in case of other private operators while fixing / reviewing their tariff	period cannot be the reason for spreading it over the entire license period. This expenditure was spread evenly over the years 2002, 2003, 2004 and 2005 @ of Rs.24.54 lakhs. However, the PSA SICAL has proposed to spread it over 2002, 2003, 2004 and 2005 @ Rs.242.90 lakhs, Rs.110.40 lakhs, Rs.110.02lakhs and Rs.45 lakhs respectively.
(vi)	Para VIII: Adjusted Owners Capital. Actual net block plus working capital as reported by PSA SICAL is considered for the year 2002 to 31 March 2005. Further, the deferred revenue expenditure to the extent not written off is also added while arriving at the capital employed in line with the treatment given at the other private terminals. The capital employed is assumed to be funded by the debt as reported by the PSA SICAL and the balance is considered to be the owners fund for computation of return on equity upto 31 March 2005. For computation of Capital employed for the years 2005, the net fixed assets as estimated by PSA SICAL is considered. The Working capital is computed as per the revised tariff guidelines for the period subsequent to 31 March 2005.	According to clause 2.4.1. of the revised tariff guidelines current assets excludes cash / deposit balances of funds. However, the cash in bank is part of capital employed in the business of the PSA SICAL as this helps in getting the best financial facilities like favourable interest rates, bank guarantee, etc. These balances are also used to fund capital additions and replacements. Since the guidelines permits TAMP to recognize the reasonableness of the items going into tariff computation as well as the MOC permits TAMP to consider appropriate "adjustments", this Authority is requested to consider our request.
(vii)	Para XIII: Average Surplus allowed to be retained unadjusted as per the last tariff Order after effecting tariff reduction and deleting the lashing and unlashng charges is 11.2% of the operating income. (For the year 2002, computed on pro-rata basis for two months.) With reference to actuals for the year 2003 and 2004, the surplus allowed to be retained by PSA SICAL is considered at 11.20% of the actual operating income based on the average position obtained as per the last tariff Order.	15% of the Income estimates considered in Annexure 1B of 2002 order is calculated for downward adjustments. TAMP allows advantage to be retained by operator if the estimates are not higher by more than 20%. The additional volume handled in our case is less than 20% and hence the additional income generated, calculated on the basis of 2002 order is shown as surplus allowed to be retained. There is no TAMP estimate for 2005 in the 2002 order. Therefore, the surplus allowed under the estimates is taken as the average surplus allowed for the years 2002, 2003 and 2004 i.e. (Rs.1644.92 + Rs.630.76 + Rs.1526.15)/3, equals to Rs.1267.28 lakhs. Therefore, the net loss during 2005 is (1267.28 - 818.24), equal to Rs.449.04 lakhs. Hence, the net loss due to the non-implementation of this Authority's 2002 order is Rs.602.7 Lakhs

B. Consolidated Cost Statement:

Sl.No.	Our Remarks	Comments of the PSA SICAL
(i)	Para II (i): Operating and Direct Labour. Employee cost in 2006 is estimated to increase by 16%. The PSA SICAL has clarified that this is on account of 28% increase in the salary of non-management staff and has confirmed that it has already	The direct labour cost projected is justified in view of the actual expenditure incurred during January to May 2006 as tabulated earlier. The operating and direct labour cost for the year 2006, 2007, and 2008 indicate an increase of

	<p>been implemented from January 2006. It has not furnished the actual salaries and wages for the first five months till May 2006. Furnish the actual salaries and wages upto May 2006 duly certified by its CA to justify the estimates. This Authority has recently allowed 15% wage revision impact on the total salaries and wage bill in case of two major ports also. In the absence of actuals information furnished by the operator to justify the estimates, the impact of wage revision is restricted to 15% as done for other major ports. In the absence of availability of information of managerial staff and non-managerial staff, around 80% of its employee cost is assumed to pertain to non-managerial staff. PSA SICAL is required to furnish the information relating to the wage cost pertaining to managerial / non-managerial staff. For the years 2007 and 2008 the escalation in cost may be allowed at 4.5% per annum as per the revised tariff guidelines.</p>	<p>17.70%, 6% and 6% respectively. In the year 2006 a steep increase is due to salary revision from 1 January 2006. The average increase in the non-management staff is 28%.</p>
(ii).	<p>Para II (ii) (a): Power and Fuel Cost. Increase in power cost for the year 2006 is within the admissible limit after adjustment for traffic growth. The per unit cost for the year 2006 is also found to be comparable with the estimation of other private operators who have filed the proposal and hence may be accepted. However, for the years 2007 and 2008, the escalation in power cost is estimated at 7% to 8% over the previous years. As per the revised tariff guidelines, the expenditure should be estimated based on the current WPI (i.e. 4.5%) and adjusted for traffic growth. It may be relevant to mention that the escalation in per unit cost estimated by some of the other private terminal operator is less than 6%. The estimates are therefore partially moderated restricting the escalation at 6% for the purpose of this analysis. The PSA SICAL should, however, justify the escalation in this cost beyond the stated level.</p>	<p>It has reiterated that all costs do not vary in tune with WPI. In the case of electricity and fuel it has furnished the actual percentage increase encountered in Tamil Nadu and hence the projections are justified.</p>
(iii).	<p>Para II (ii) (c): Repairs and Maintenance. Repairs and maintenance cost increases from 2.72 crores in 2005 to Rs.3.98 crores in 2006 which is almost 44% increase. The PSA SICAL has justified that this is on account of addition to the equipment in 2005 and some of the equipment for which the warranty has expired. It may be relevant to mention that the repairs and maintenance cost at other private terminal operator like NSICT is allowed at 1.15% on opening gross block and 0.5% on the additions, at the</p>	<p>The TAMP has not taken into account Rs.29.27 crores of investment consisting of a RTG's at Rs.13.13 crores in 2004 and Rs.16.14 crores towards purchase of 1 QC in 2005 as these have come in as leased assets and financed through separate agreement and are not represented in the capital employed.</p>

	<p>CCTL it is estimated at around 2% of the gross block of assets, and the VSPL and SWPL at 3% of the gross block of assets. Recognising that some of its equipment are old and warranty has expired, this Authority may consider the maximum rate allowed for the VSPL and SWPL at 3% on the opening gross block of assets for the year 2006 and at 2% on the additions since it will be covered by guarantee / warranty. Incidentally, the repairs and maintenance reported for the year 2005 is also around 3% of the gross block of assets. For the subsequent years, there is no addition to the gross block and hence it is allowed to escalate by 4.5% to take care of increase in the repairs and maintenance cost on account of ageing of some of the equipment.</p>	
(iv)	<p>Para II (ii) (d): Others. Escalation in other cost elements is restricted to 4.5% at the current WPI as per the revised tariff guidelines.</p>	
(v)	<p>Para (IV) (i): Management and Administration Overheads. PSA SICAL has estimated this cost to escalate by 9% for the year 2006 and by 5% for each of the subsequent years by the PSA SICAL. Since this cost elements are of fixed nature, escalation is restricted at the stated level in terms with the revised tariff guidelines.</p>	<p>TAMP is again requested to appreciate the changes in the competitive landscape and also the business environment. This being the case, a simple escalation based on WPI will not allow us to cover the actual expenditure. It has referred to its earlier submissions made in this regard.</p>
(vi)	<p>Para (IV) (ii): General Overhead. Escalation in estimates for the year 2006 are found to be significant at 81% over 2005 actuals / estimates. The PSA SICAL has not furnished any justification for such an exorbitant hike. Detailed break for these estimations are also not furnished. These estimates are allowed to escalate by 4.5% in line with the modifications done for the other cost elements.</p>	
(vii)	<p>Para (IV) (iii): Preliminary and Upfront Payment Written Off. The PSA SICAL has amortised the deferred revenue expenditure over 5 years period and upfront fee over 10 years. Since this expense relates to the entire project life, Rs.686.98 lakhs reported as on 31 December 2001 is spread over the remaining licence period of 28 years in line with the treatment given at the time of the last Order. This is also in line with the general principle followed in case of other private operators while fixing / reviewing their tariff.</p>	<p>It has requested to accept the detailed explanation furnished by it earlier.</p>

(iii).	Para VII: Capital Employed. Net fixed assets as projected by PSA SICAL plus working capital as per the revised tariff norms is considered.	The capital employed projected is very reasonable and even this capital does not give sufficient return to cover the disallowed royalty. It has, therefore, requested to consider the submissions made by it earlier in this regard.
(iv).	Para IX: Deficit Efficiency Gains. As per clause 2.4.1. of revised tariff guidelines, benchmark to measure efficiency improvement is the average performance of the same terminal achieved in the preceding cycle. Reference to performance of other terminals and also the tariff levied thereat are not relevant. PSA SICAL may quantify cost reduction, if any, achieved during the past period and establish that the cost reduction is due to efficiency improvement of its terminal and claim its share in the relevant estimates of expenditure for fixing tariff for the tariff validity period under consideration as per the relevant clause of the revised tariff guidelines.	It has referred to the detailed explanation furnished earlier in this regard and submitted that unless the efficiency gains projected are factored in, PSA SICAL will be pushed into an unviable situation since the allowed returns do not cover the disallowed royalty. It has again requested TAMP's support for its sustained efficient operation on most of the reasonable / competitive tariff.
(v).	Para XII and XIII. Past accruals for the period 2002 to 2005 and upto June 2006 are spread over two and half years from July 2006 onwards.	It has referred to the gain / loss statement prepared by it which indicate a loss of Rs.602.70 crores upto 2005 due to non-implementation of the Order passed in 2002.

15.3. The year-wise surplus / gain as assessed by us and as claimed by PSA SICAL is tabulated below:

(Rs. in lakhs)		
Year	As assessed by TAMP	Claimed by PSA SICAL
2002	241.53	(729.40)
2003	1492.32	(488.57) [should be + 488.57 based on its statement]
2004	1792.71	(107.17)
2005	1995.28	(449.94)
2006 (for 6 months)	1129.20	-
Total	6651.00	(602.70)*

(* Contains some arithmetical errors. If corrected it will be a net loss of Rs.517.04 lakhs).

16.1. As required by MOC, PSA SICAL was also given an opportunity of hearing on the gain / loss quantified by this Authority on 20 July 2006 at the office of this Authority to express its views.

16.2. PSA SICAL has made further submissions regarding the equipment taken on lease as summarised below:

- (i). Till now it followed "operating lease" method for finalising the accounts till 2004-05 tax-audit account. The Statutory Auditors recommended to treat it as "finance lease" method in January 2006 for 2005 statutory account to reflect the changes in the new international accounting standards.
- (ii). It has indicated the fair value of Assets, depreciation and Finance charges for the "finance lease" method as worked by its statutory auditors and has given the impact of change in accounting method from "operating lease" to "finance lease" as tabulated below:

Particulars	2006	2007	2008	2009
A. Under Finance Lease method				
(i) Depreciation for 1 Qc & 4 RTGCs	52,461,568	52,461,568	52,461,568	52,251,225
(ii) Net fixed asset	169,067,750	116,606,182	64,144,614	11,893,390
(iii) ROCE at 15%	25,360,162	17,490,927	9,621,692	1,784,008
(iv) Total of (i) & (iii)	77,821,730	69,952,495	62,083,260	54,035,233
B. Operating lease method	57,284,066	57,856,907	58,435,476	59,019,831
Actual Equipment hire charges				

(iii). The actual lease rental paid / payable has a lower impact on tariff as compared to the figures from "finance lease" method accounting followed beyond 2005.

(iv). In order to be consistent and also to ensure that it does not derive any undue advantage by change in the accounting, the earlier submissions were based on the audit practice prevalent in August 2005.

16.3. As agreed at the hearing given to PSA SICAL on 20 July 2006, the PSA SICAL has furnished the Annual Accounts for the year 2005 and Annual Accounts for the year 2006 for six months upto June 2006 duly certified by the Chartered Accountant. In this Annual Accounts, it has considered the accounting treatment of equipment taken on lease based on finance lease method as explained above.

17. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

18. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The Scale of Rates of the PSA SICAL was last revised by this Authority in September 2002 effecting an across-the-board reduction of 15% over the Scale of Rates of 1999. Besides, the tariff item for lashing / unlashing, stowage planning and supervision charges was deleted. The revised Scale of Rates of 2002 was, however, not implemented in view of the interim stay Order passed by the Honourable High Court at Madras on a petition filed by PSA SICAL.

The Writ Petitions filed by the PSA SICAL were finally heard on 16 and 17 August 2005 in the Hon'ble High Court at Madras. A Memorandum of Compromise was drawn by the concerned parties on 17 August 2005. The Hon'ble High Court of Madras took the Memorandum of Compromise (MOC) on record and passed an Order on 17 August 2005 closing the writ petition as withdrawn. Incidentally, the PSA SICAL had filed a proposal for revision of its tariff just couple of days before this case came up for final hearing in the Hon'ble High Court.

Some of the user associations have stated that the MOC was finalised without consulting the users and, therefore, it will be null and void. It is relevant to mention the MOC was drawn between the concerned parties involved in the Writ Petition and the same was accepted by the Hon'ble High Court while passing the Order.

The PSA SICAL proposal dated 8 August 2005 alongwith the subsequent submission made by them is analysed in accordance with the provisions of the MOC and the revised tariff guidelines 2005, for the period to which such guidelines are applicable.

(ii). The PSA SICAL had requested that some of the information contained in the proposal are commercially sensitive and agreed only for circulation of the traffic projections, consolidated cost statement with details of income and expenses, assumptions, and efficiency gain statement (Table 7.4.). The PSA SICAL did not

explain any specific reasons for classifying its other documents as confidential as required by the revised tariff guidelines. The documents agreed to be circulated by PSA SICAL along with the statement relating to capital employed and Annexes upto Table 7.4. were circulated to the TPT and other concerned user organisations seeking their comments. Reacting to the request of some of the users made during the joint hearing in this case, the PSA SICAL has correctly pointed out that the annexes upto table 7.4. circulated earlier also contained the summary of Audited Profit and Loss Statement and the Balance Sheet and, therefore, it was found not necessary to circulate once again the summary of financial position to users.

- (iii). The MOC allows the PSA SICAL to continue to levy at the pre-revised tariff of 1999 under other conditions set in MOC and till revised Scale of Rates is notified. The following two clauses of the MOC are significant in analysing the proposal of PSA SICAL:
- (a). The PSA SICAL has to make a proposal to the Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) in the matter of fixation of quantum of royalty that may be permitted to be allowed as a "pass through" for the period prior to 31 March 2005. The Central Government has to consider the same and pass appropriate orders and issue a directive to this Authority under Section 111 of the Major Port Trust Act. [Para 4 of the MOC].
 - (b). The TAMP has to quantify any advantage / gains, that the PSA SICAL has enjoyed by virtue of non-implementation of the 2002 tariff in view of the stay granted by the Hon'ble High Court and adjust / set it off in the proposed new tariff over a period of three years. [Para 7 of the MOC].
- (iv). With reference to (iii) (a) above, the PSA SICAL had filed a proposal to the Government with a request to permit the actual royalty paid to the TPT as pass through for the period prior to 31 March 2005. The Ministry of Shipping Road Transport and Highway (MSRTH) after considering the proposal of PSA SICAL and the submissions made by the operator, TPT and this Authority, issued a policy direction on 17 April 2006 in compliance with the clause 4 of the MOC. The MSRTH has stated that the pre-condition of incurring loss for claiming at least part of royalty as pass through has not been satisfied in this case. Further, the decision taken in the CCTL case has been given prospective effect. No extraordinary circumstance has been brought out in this case warranting an exceptional treatment. Therefore, the request made by PSA SICAL for allowing royalty as pass through for the period up to 31st March 2005 is devoid of merit and cannot be accepted. The MSRTH under Section 111 of the Major Port Trusts, Act 1963 has directed this Authority to consider the tariff fixation case of PSA SICAL accordingly.
- In compliance with this policy direction, the gain / advantage statement prepared by the PSA SICAL for the past period has been modified, inter alia, by excluding royalty as a revenue expenditure for the period upto 31 March 2005. For the period subsequent to 31 March 2005, the relevant provision in the revised tariff guidelines is applied. As mentioned earlier, PSA SICAL was consulted in the matter regarding quantification of past gain by furnishing our analysis to them. The analysis shared with PSA SICAL was based on the revised tariff guidelines. It is significant here to note that the PSA SICAL has not objected to application of revised tariff guidelines for quantification of surplus till September 2006.
- (v). With reference to (iii) (b), the gain / loss accrued to the PSA SICAL due to non-implementation of the Order passed in September 2002 was quantified in terms of the MOC and forwarded to the PSA SICAL for their comments. The PSA SICAL was also given an opportunity of hearing on the gain / loss statement prepared by us as per the terms of the MOC.

The PSA SICAL has reported a net loss of Rs.602.70 lakhs for the years 2002 to 2005 due to non-implementation of the Order passed in the year 2002 in its revised statement furnished on 15 July 2006.

It is relevant to mention that in the gain / loss statement prepared and sent by us to PSA SICAL, the figures relating to the year 2005 were based on the audited actuals upto November 2005 and estimates for December 2005. PSA SICAL was requested to update it with the Actuals for the year 2005 since the year had already closed to a draw. The PSA SICAL, however, has not updated the gain / loss statement with the actuals for the full year. The PSA SICAL has, however, subsequently submitted Audited Annual Accounts for the year 2005 duly certified by its Chartered Accountant. The format in which the actuals is presented is different from that of the items considered in the gain / loss statement and hence an item-to-item comparison is not possible. The PSA SICAL has also admitted that the classification of expenditure furnished in the cost statement is different from the classification considered by the Statutory Auditors for preparing the Annual Accounts.

Due to difficulties arising in comparison on account of different classification of heads of expenditure, the audited actuals reported for the first eleven months of the year 2005 and estimates for the December 2005 is taken as the base for quantification of gain for this particular year.

The gain / loss statement prepared by the PSA SICAL is not found to be as per the terms of the MOC and does not conform to the directions issued by the MSRTH as regards the treatment of royalty. Further, certain arithmetical errors are also noted in its computation. The main areas where the computation of the PSA SICAL does not match with the figures considered by this Authority for quantification of gain / loss due to non-implementation of the Order passed in 2002 are analysed hereunder:

- (a). *The PSA SICAL has prepared the gain / loss statement prepared for the full year of 2002 on the grounds that the Order passed by this Authority in 2002 specified the costs for the whole year while arriving at the tariff.*

Analysis:

The quantification of gain / loss arises in the context of non-implementation of the Order passed in 2002 and, therefore, it has to be assessed from the date on which the Order would have become effective till the revised tariff approved by this Authority is implemented as per the terms of the MOC. Accordingly, the period from 3 November 2002 to 31 December 2002 is only relevant for the year 2002. PSA SICAL has not modified its statement despite a specific advice rendered in this regard. Since the actual figures for this period is not made available, the net surplus position as estimated in (our) last order and the actuals for the year 2002 is considered on prorata basis for two months to arrive at the gain accrued during this year.

- (b). *The PSA SICAL has considered the actuals for the years 2002, 2003, 2004 and 2005, but, has not excluded the items which were not allowed in the last tariff revision Order.*

Analysis:

Para 8 of the Memorandum of Compromise specifically stipulates that appropriate adjustments must be made in the estimates considered while approving TAMP Order of 2002 to the extent the actual figures for the relevant period are different from estimates for the purpose of arriving at gain / loss due to non-implementation of this Order. The intention is not to review the tariff Order 2002 by examining whether some of the items of expenditure disallowed should be included again. The only deviation to

this general position is admissibility of royalty payment for which the MOC requires PSA SICAL to approach the Government.

For the purpose of this analysis, the Actuals as reported in the Annual Accounts of PSA SICAL for the respective years are considered only in respect of those items allowed in the Tariff Order of 2002.

- (c). *The PSA SICAL has included the Annual License fee for Computer Integrated Terminal Operating System (CITOS) for quantification of gain / loss due to non-implementation of the Order passed in 2002 for the past period.*

Analysis:

This Authority during the last tariff revision Order had observed that the annual license fee for Computer Integrated Terminal Operating System (CITOS) payable by the PSA SICAL to its promoter company is akin to technical service fee payable by other private operators to parent / promoter company and hence this item was disallowed as cost as per the principle followed prior to the issue of the revised tariff guidelines. The capital cost was allowed based on the argument that some expense would have been incurred if it had to be procured from elsewhere.

Since this item was not allowed as cost in the Tariff Order of 2002, it is not possible to admit this element as an expenditure item for the purpose of quantifying gain / loss accrued due to non-implementation of the last Order. As has been mentioned earlier, the MOC requires the estimates allowed during the last tariff revision to be updated to the extent the actuals vary from the estimates and does not envisage inclusion of a new element which was not allowed in the last tariff revision. That being so, annual license fee for CITOS is not considered as cost for the years 2002 to 31 March 2005 in line with the treatment given in the Tariff Order of 2002.

For the period subsequent to 31 March 2005, clause 2.8.2. of the revised tariff guidelines disallows technical service fee if its reasonableness is not established by applying the yardstick of arms length relationship. PSA SICAL has not furnished any Income Tax (IT) Assessment Order to support the admittance of this expense by the IT department on the ground that assessment of its Income Tax is still pending for the past period. Since Income Tax Assessment Order is not available, the Certificate issued by the Auditors of PSA SICAL certifying the arms length relationship of this transaction is relied upon for admitting this item as cost for the period subsequent to 31 March 2005 as per the revised tariff guidelines subject to the condition that PSA SICAL should file the IT assessment orders at the time of the next review to prove that this expenditure was allowed by the IT Authorities. In case IT order is not produced, this item would be disallowed and accordingly will be taken into consideration for next tariff fixation exercise.

- (d). *The PSA SICAL has considered the entire royalty payment as item of cost even for the period prior to 31 March 2005.*

Analysis:

As per the terms of the MOC, this Authority has to follow the direction issued by the Government with reference to royalty treatment in this case for the period prior to 31 March 2005. The Government has issued a policy direction under Section 111 of the MPT Act directing this Authority not to admit royalty payment as pass through for the period prior to 31 March 2005 in this case. In compliance with the policy directions issued by the Central Government in this regard, royalty payment for the past period upto 31 March 2005 is not considered in the quantification of gain / loss statement.

Clause 4 of the MOC clarifies that for the period after 31 March 2005 the new guidelines provide the manner and mode in which the royalty has to be treated. As per the revised guidelines for tariff fixation, in case of bids finalised before 29 July 2003, the tariff computation must take into account royalty / revenue share payable by the private operators to the landlord port as cost for tariff fixation so as to avoid the likely loss on account of this item not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder. The L.A. was signed by the PSA SICAL on 15 July 1998.

While implementing the revised tariff guidelines for allowing (part of) royalty as pass through, in the case of the CCTL and the NSICT, the loss in this context was taken to be the revenue deficit after considering admissible cost elements and permissible return. Since the additional surplus for the past period is fully adjusted as per MOC, if the royalty to the maximum extent quoted by the second bidder is not allowed, as per the revised tariff guidelines it will result in reduction in the return on capital employed and to that extent there will be a 'loss'. Therefore, the maximum permissible level of royalty as stipulated in clause 2.8.1. of the revised tariff guidelines is allowed as pass through for the period after 31 March 2005.

In the royalty model, the successful bidder was selected based on the NPV assessment. It is, therefore, not correct to consider only the yearwise royalty values in isolation and admit it to the extent quoted by the second highest bidder. Applying the same principle of allowing second highest bid value of revenue share, the royalty model should recognise only the portion of royalty equivalent to the proportion of NPV relevant to the second highest bid.

The TPT, at our request, has furnished the NPV of the revenue stream quoted by the next bidder at Rs.65.21 crores as against Rs.139.15 crores quoted by the PSA SICAL. This is found to be 46.86% of the relevant assessment for the PSA SICAL's bid. This means, only 46.86% of the royalty amount estimated by the PSA SICAL can be admitted for tariff computation purpose, based on the principles set in the revised tariff guidelines. This approach was followed in cases of Visakha Container Terminal Private Limited and Nhava Sheva Container Terminal Limited. Accordingly, for the period subsequent to 31 March 2005, royalty is admitted as item of cost to the extent of the level quoted by the next lowest bidder i.e. 46.86% of the royalty payable by the PSA SICAL.

- (e). *The PSA SICAL has reported a marginal loss on account of variation in the foreign exchange rate. It has clarified that this loss pertains to foreign exchange transaction for purchase of spares, installation of software, lease rentals of RTG's during the year 2005, etc. Since it is a genuine cost it has requested to admit this item for quantification of gain / loss.*

Analysis:

During the last revision, the PSA SICAL had not reported any foreign currency debt but had estimated substantial loss on account of foreign currency transactions. The approach followed then was to allow loss on foreign currency transaction as an item of cost only for the actual repayment of loan / debt. In the absence of PSA SICAL furnishing any details relating to repayment for its foreign currency debt, the loss on account of foreign currency transaction was not allowed as item of cost during the last revision.

The PSA SICAL has clarified that this item is shown separately in its books only in view of its accounting policy. The entry under foreign exchange gain / loss relates to the actual transaction and is part of the

actual expenditure but is shown under a separate head. Based on the clarification furnished by the PSA SICAL, this item is admitted as cost while quantifying the gain / loss accrued for the past period. The PSA SICAL has subsequently confirmed that foreign exchange loss indicated by it excludes the CITOS license fee and hence the actuals as reported under this head is admitted as cost in the actual scenario.

- (f). *The PSA SICAL has amortised the upfront fee over 10 years period and other deferred revenue expenditure over 5 years period.*

Analysis:

This Authority has already held in various Orders relating to Private Terminal Operators that the preliminary expense and upfront fee are relevant for the entire project and hence it is reasonable to spread such expenditure over the entire period. The approach followed for accounting purpose may not be the sole guiding factor for tariff fixation purpose.

The deferred revenue expenditure and upfront fee reported at Rs.686.98 lakhs reported as on 31 December 2001 is spread over the remaining licence period of 28 years in line with the approach adopted in the last tariff revision Order. This is also in line with the general principle followed in case of other private operators while fixing / reviewing their tariff. The PSA SICAL has quoted that in case of one of the terminal (NSICT), this expense was allowed to be amortised over five years. In this context, it is clarified that the upfront payment in the NSICT case was also spread over the entire project life but preliminary expenses was not given similar treatment at that point of time as the principle of spreading over this expenditure over the entire project period was not evolved. Subsequently on adoption of this principle, it has been applied consistently at all the other private terminals.

Consequent to this adjustment, the un-amortised portion of upfront fee and deferred revenue expenditure to the extent not written off is added to capital base and reckoned for allowing return.

- (g). EPCG penalty payment was moderated during the last tariff revision for reasons elaborately explained in the Order of 2002. This was considered as deferred revenue expenditure and spread over the remaining life of the asset.

The Annual Accounts of PSA SICAL, perhaps in view of waiver of EPCG penalty, has not reported any expenditure under this head. Accordingly, the expenditure is taken as nil as against Rs.94.54 lakhs estimated during the last tariff revision for each of the years 2002, 2003 and 2004 as done by the PSA SICAL.

- (h). PSA SICAL had earlier considered the interest payment for entire year of 2005 as cost while quantifying the gain / loss for the past period. As per the revised tariff guidelines, return on the capital employed is to be allowed with effect from 31 March 2005. Since the capital employed includes both equity and debt component, interest cost is not considered separately as an item of expenditure under the revised tariff guidelines. The PSA SICAL has accordingly revised its computation. For the past period, the actual interest cost as reported by the PSA SICAL is considered.
- (i). *The capacity of the terminal was considered at 3 lakh TEUs per annum as assessed by the PSA SICAL during the last revision. The PSA SICAL has submitted that it had not assessed the capacity as 3 lakhs TEUs per annum. The additional investment proposed to augment its capacity in the year 2003 got delayed and was in place only in March 2005. It has considered the capacity based on the norms indicated in the draft report*

submitted by the National Working Group constituted by the TAMP for normative costing.

Analysis:

It is relevant to mention that the report of the normative cost Committee is a general assessment based on various assumptions and hence may not be completely relevant in its case.

With reference to the capacity assessment of the terminal, even the TPT has clarified that though the area allotted to the PSA SICAL is sufficient to handle 4 lakhs TEUs per annum, the operator had not deployed sufficient equipment till March 2005.

In view of the submissions made by the PSA SICAL, the capacity of the terminal as indicated by the PSA SICAL at 226000 TEUS per annum for the years 2002 to 2004 and 339300 TEUS per annum from 2005 onwards is considered for the purpose of this analysis.

- (j). For capital employed and arriving at the share holders fund, the actual net block plus working capital as reported by PSA SICAL is considered for the period from 2002 to 31 March 2005. Capital employed for the year 2005 is considered as the net fixed assets as estimated by PSA SICAL and the Working capital as moderated in line with the norms prescribed in the revised tariff guidelines.

The upfront fee and the deferred revenue expenditure to the extent not written off at the end of each of the year are also added to the net block while arriving at the capital employed.

The debt position reported by PSA SICAL is deducted from the capital employed and the balance is considered to be the owners fund for computation of return on equity upto 31 March 2005.

Return on equity share holders fund is allowed @ 20% upto 31 March 2005 and is linked to the capacity utilisation in line with the return allowed during the last tariff revision.

The capacity utilisation of the terminal with reference to the actual traffic handled and the capacity assessed by PSA SICAL is 94.7% for the year 2002, 98.8% for the year 2003 and above 100% in the year 2004. Return on Equity (share holder's fund) is adjusted for capacity utilisation in line with the last tariff Order, which is, in fact, the general principle adopted in case of other private terminals and port trusts.

- (k). The PSA SICAL has furnished the actuals for first five months of 2006 and estimates for the remaining period. By the time this Order is implementable only about three months will be left in the year 2006. Since PSA SICAL will continue to operate at 1999 tariff levels till the revised tariff is notified, the net gain accrued to PSA SICAL for the nine months of the year 2006 is also required to be assessed.

The estimates for the balance period of the year 2006 are moderated based on the actuals reported for the five months and in accordance with the revised tariff guidelines. The details in this regard are explained elsewhere in this analysis.

- (vi). This Authority in the last tariff Order of 2002 had observed that irrespective of the fact that some cost elements were not allowed in the tariff computation, the actual transactions will be governed by the provisions in the agreement, relevant statutes. Since the return on equity allowed was not found adequate to cover such outflows, PSA SICAL was allowed to retain a part of its surplus to meet these liabilities.

In view of this, though the cost statement relied upon in the last tariff revision reflected an average net surplus of 37.64% for the two years 2003 and 2004, this Authority had effected 15% reduction in its then prevailing tariff and deleted the charges towards lashing / unlashings at US\$8.04 per container. The net effect of this decision was a reduction of about 26.58% in the estimated revenue for the corresponding years. In the absence of any other rider attached to the reduction effected, the balance of surplus to the extent of about 11.2% of the average revenue for the relevant years covered by that order, is allowed in favour of the PSA SICAL while quantifying the net gain for the past period.

The exercise in hand is not for review of the earlier Order 2002 but only to quantify the effect of non-implementation of the Order of 2002. The additional surplus allowed to PSA SICAL in the last Order for the period upto 2004 is, therefore, recognised in this analysis and for a like-to-like comparison this amount is excluded from the surplus for the relevant period.

- (vii). The Order of 2002 was based on the estimated position upto the year 2004 and did not consider estimates for the year 2005. Therefore, no base figure is available for comparison with actual figures for 2005. The PSA SICAL has compared the actual loss of 2005 with average estimated surplus / (loss) for the years 2002 to 2004.

The approach adopted by the PSA SICAL is not found to be correct since the volumes, revenue, expenditure and capital employed are different for the past period and cannot be compared with the actuals for the year 2005. The assessment for the year 2005 is based on the actuals of the volume, revenue, admissible cost and capital expenditure. A similar approach is adopted for the year 2006 (9 months).

- (viii). Subject to the above analysis, the gain / loss accrued due to non-implementation of the Order passed in 2002 is attached as Annex-I. The summary of the gain / loss statement is tabulated below:

Year	Gain accrued to PSA SICAL due to non-implementation of the 2002 Order (Rs. in lakhs)
2002 (for two months on prorata basis)	241.40
2003	1492.32
2004	1791.49
2005	1994.70
2006 (for nine months on prorata basis)	1742.82
Total gain accrued to PSA SICAL due to non implementation of 2002 tariff Order	7262.73

- (ix). Clause 2.13. of the revised tariff guidelines states that if the variation between the actual physical and financial performance with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff is more than + or - 20%, tariff will be adjusted prospectively by setting of 50 % of such benefit / loss accrued while revising the tariff.

The PSA SICAL has claimed that since the variation in the volumes is less than 20%, the additional income generated may be allowed to be retained as surplus.

The claim made by the PSA SICAL is not found to be in line with the terms of the MOC governing the fixation of tariff in its case. As per the terms of the MOC, the gain accrued due to non implementation of the tariff Order approved in the year 2002 has to be quantified and set off in the three year tariff validity period. The gain accrued to PSA SICAL is not a result of only variation in the estimates relied upon in the last tariff review of 2002. Accordingly, the gain for the past period is adjusted in the next tariff validity cycle of 3 years at Rs.605 lakhs in the year 2006, Rs.2421 lakhs in each of the years 2007 and 2008 and Rs.1816 lakhs in the year 2009.

- (x). The throughput handled by the PSA SICAL during the year 2005 is reported at 3,13,317 TEUs. As against this, the traffic for the years 2006, 2007, 2008 and 2009 is projected at 3,56,100 TEUs, 3,91,710 TEUs, 4,30,881 TEUs and 3,00,000 TEUs respectively. The traffic growth is estimated at 13.7% for the year 2006 and 10% per annum for the years 2007 and 2008. For the year 2009, it has estimated a drop of 30% in its throughput due to the commissioning of second terminal in this year.

It is relevant to mention that the PSA SICAL has not adjusted the estimated traffic for the year 2006 based on the actuals for the first five months.

The TPT finds the traffic projections made by the PSA SICAL for the years 2006, 2007 and 2008 in line with the projections made by the port. The users have also not contradicted the traffic estimations for these years. In the absence of anything available on the contrary, the traffic projections made by the PSA SICAL for the years 2006, 2007 and 2008 is accepted. However, if any undue advantage is found to have accrued to the PSA SICAL due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the revised tariff guidelines.

As regards the apprehension of the PSA SICAL about reduction in the traffic during the year 2009 in view of commissioning of a new container terminal, the TPT has clarified that the LA entered with the PSA SICAL specifically provides a clause for future expansion of container berths by the TPT. PSA SICAL is also allowed to participate in the competitive bidding as per the terms of the existing LA. The TPT is of the opinion that the PSA SICAL have the advantage of eight years experience in the field with lowest tariff. This is likely to lead to better consolidation and in fact the revenue may go up.

The commissioning of the new container terminal at berth No. VII is still in an infant stage as reported by the PSA SICAL. There is no reasonable basis furnished by the PSA SICAL for apprehending a fall in the traffic projections for the year 2009. The estimated traffic for the year 2009 is, therefore, presumed to continue at the level estimated by the PSA SICAL for the preceding year.

The PSA SICAL is, however, allowed an option to propose ahead-of-schedule review of tariff as per the revised tariff guidelines in case of any significant reduction in the traffic for the year 2009 due to commissioning of the new terminal which adversely affects the finance / cost model considered in this analysis.

- (xi). As stated earlier, the PSA SICAL is levying the tariff approved in the year 1999 in view of the stay it had obtained against the Order passed by this Authority in September 2002. The MOC drawn on 17 August 2005 also allows the PSA SICAL to continue with the levy of this tariff till finalisation of the revised tariff. The PSA SICAL, has accordingly, estimated its income at the existing level of tariff levied by it over the throughput projected. While estimating the income, it has also considered a discount of 3% in most of the tariff items except on wharfage, reefer container charges, shut out charges, storage rent, lift on / lift off charges, hatch cover charges and extra movement charges. This tariff review exercise is based on the income estimations done at the existing tariff level. Since no such discount on common basis is prescribed in the Scale of Rates, revenue estimation cannot factor the effect of such discount.

Subject to this modification, the income estimated by the PSA SICAL is relied upon and considered for this analysis. For the year 2009, the income is maintained at the level of 2008 since traffic volume is taken to be maintained at the level of 2008.

- (xii). As decided in the hearing held on 20 July 2006, the PSA SICAL has submitted the six monthly Annual Accounts for the year 2006 duly certified by its Chartered Accountant. The format in which the actuals is presented is different from that of

the cost statement and hence item to item comparison is not possible. The PSA SICAL has also admitted that the classification of expenditure furnished in the cost statement is different from the classification considered by the Statutory Auditors for preparing the Annual Accounts. In the actuals for the first five months of the year 2006 furnished earlier, the classification of expenditure was maintained as per the cost statements. It is found that the estimates for 2006 constructed by extrapolating the actuals for the first 5 months are higher than a similar estimate prepared based on the actuals for the first six months.

Because of the difficulties in comparison due to different classification of heads of expenditure, the actuals reported for the first five months of the year 2006 is taken as the base for assessing the reasonableness of the estimates for the year 2006.

- (xiii). The operating and direct labour cost is estimated to increase by 16% in the year 2006 and at 6% per annum for the subsequent years. The PSA SICAL has clarified that the significant increase in the labour cost during the year 2006 is on account of 28% increase in the salary of non-managerial staff implemented from January 2006 onwards. It has furnished the actuals salaries and wages for the first five months till May 2006 at Rs.212 lakhs to justify its estimates. Relying upon the actual position for the first five months of 2006, the labour cost for the full year of 2006 will work out to Rs.509 lakhs as against Rs.512 lakhs estimated by the PSA SICAL. The cost statement is modified to that extent.

With reference to the escalation in the cost estimated for the subsequent years, it is relevant to mention that the revised guidelines for tariff fixation requires the expenditure to be projected in line with traffic projections and adjust it for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. The WPI for the year 2005-06 is reported at 4.5%.

The direct labour cost is generally a fixed expenditure and will not vary significantly in proportion with the growth in the traffic. Further, PSA SICAL has also not estimated any additions to the workforce during the years 2007 to 2009. That being so, the escalation in this cost element is restricted to 4.5% per annum for the years 2007, 2008 and 2009 in terms of the revised tariff guidelines.

- (xiv). (a) The unit cost of power is estimated to increase by 8% per annum and the unit cost of fuel is estimated to increase by 5% for the year 2006 and by 17% in the year 2007.

The actual break up of fuel, power and repairs and maintenance cost for the first five months of the year 2006 is not furnished but a consolidated expenditure of Rs.426 lakhs towards equipment running cost which consists of power, fuel, repairs and maintenance and others is reported.

The PSA SICAL has justified its estimates on the grounds that during the last six years, the electricity cost has actually gone up by 8% and fuel cost by 14% annually on a Compounded Annual Growth Rate (CAGR) basis. Similarly, the price of diesel which was Rs.15.62 per litre in January 2000 is presently at Rs.34.15 per litre; an increase of nearly 120%.

In this regard, it is relevant to mention that this Authority is guided by the revised tariff guidelines which require the expenditure to be estimated based on the current WPI (for all commodities) reported at 4.5% and adjusted for traffic growth. WPI is a weighted average movement of prices of the identified groups. It is not that all groups in the basket of WPI had suffered the same quantum of escalation. It is, therefore, not found necessary to allow escalation in the unit rate of power and fuel beyond the current WPI of 4.5% per annum as per the terms of the revised tariff guidelines. It is noteworthy that the unit base rates considered for this purpose are the actuals for 2005 reported by PSA SICAL. The estimated power and fuel cost are, however, adjusted for

growth in the traffic anticipated during each of the years under projection in line with the revised tariff guidelines.

The impact of volume increase on consumption of fuel is considered at 10% for the year 2006 even though volume growth is estimated to be 13.7%. The fuel cost estimate is modified by adjusting the consumption of the fuel for 13.7% growth in the traffic for the year 2006 and also allowing an annual escalation of 4.5% in the unit rate. The modified estimated fuel cost is Rs.433 lakhs which is marginally higher than Rs.422 lakhs considered by PSA SICAL for the year 2006.

- (b). Repairs and maintenance cost is estimated to increase from Rs.2.72 crores incurred in 2005 to Rs.3.98 crores in 2006 which is almost an increase of 46%. The PSA SICAL has justified that 1QC and 4RTGs which were commissioned in the year 2005 were under warranty till January 2006 and June 2006 respectively and hence the actual repairs and maintenance expenditure reported for the year 2005 does not consider the repairs and maintenance cost with reference to these equipment.

The Lease Agreement entered by the PSA SICAL with Dacca PTE Ltd., indicates that the warranty of these equipment will expire within 12 months from the date of commissioning and, therefore, repair and maintenance cost is to be borne by PSA SICAL. The repairs and maintenance on the equipment taken on lease is, therefore, allowed.

In case of equipment proposed to be added during the year 2006 and also in respect of the leased equipment whose warranty has expired in the year 2006, repairs and maintenance cost is allowed at 2% of gross block for the year 2006.

For the existing equipment, an annual escalation of 4.5% is allowed on the repairs and maintenance cost reported during the year 2005.

The repairs and maintenance cost estimated by the PSA SICAL includes the cost of proposed refurbishment of equipment to the tune of Rs.150 lakhs during the years 2006 and 2007. It has clarified that this refurbishment cost is not likely to increase the original useful life of the asset or increase the capacity of the terminal. They are rather undertaken to reach the desired level of maintainability operational efficiency and safety.

Ideally, such refurbishment cost should be capitalised since the benefit of the refurbishment is likely to accrue beyond the relevant year in which the expenditure is incurred. In the cases of Chennai Container Terminal Limited and India Gateway Terminal Private Limited, refurbishment cost incurred on the equipment taken over from their respective landlord ports was capitalised. It is therefore, difficult to accept the argument of the PSA SICAL that benefit of such refurbishment will not be available to the operator beyond the particular year in which the expenditure is incurred. More than half of the year 2006 is over, but the PSA SICAL has not incurred any expenditure on this account so far. In the absence of availability of actual refurbishment cost incurred by the PSA SICAL till now for the year 2006, the estimated cost of Rs.150 lakhs is added to the gross block of assets during the year 2007 and depreciated at the average rate applied by the PSA SICAL for other equipment.

The PSA SICAL has not projected any addition to the gross block of assets for the year 2007 to 2009. The estimate of repairs and maintenance cost for these years are moderated by allowing 4.5% annual escalation in the estimates for the respective previous years. The

estimates for 2007, however, take into account the effect of capitalisation of the refurbishment cost.

- (c). The equipment running cost is an aggregation of power, fuel, repairs and maintenance cost and others. The total equipment running subject to the above modification works out to Rs.1055 lakhs for the 2006 as against Rs.1095 lakhs estimated by the PSA SICAL under this head.
- (xv). The management and general overheads for the first five months of the year 2006 is reported at Rs.52 lakhs. Based on this position, the expenditure for the full year of 2006 may be around Rs.125 lakhs. The estimate of Rs.126 lakhs made by PSA SICAL is, therefore, considered unaltered.

The general overheads is estimated to increase by 81% in the year 2006 i.e. from actual expenditure of Rs.190 lakhs in the year 2005 to Rs.345 lakhs in the year 2006. PSA SICAL has not explained any specific reasons for a steep hike in the estimation of general overheads in the second half of the year 2006.

The estimates for the year 2006 based on the actuals reported for first the five months may be around Rs.144 lakhs which is, infact, lower than the actuals for the year 2005 (Rs.190 lakhs). The estimates of general overheads for the year 2006 does not appear to be fully in tune with the actuals furnished by the operator for the first five months of this year and also with the actuals reported for the immediate previous year.

Recognising that the estimation of expenditure under this head based on the actuals for first five months of 2006 works out to be lower than the actuals reported during the year 2005, this item is moderated by allowing 4.5% escalation over the 2005 actuals. Accordingly, the modified estimates for the year 2006 will be Rs.199 lakhs as against Rs.345 lakhs estimated by PSA SICAL.

The management and general overheads for the subsequent years is estimated to increase by 5% per annum and the general overheads for the subsequent years estimated to increase by 7% to 8% per annum.

The management and general overheads and all other relevant cost elements are allowed the annual escalation as admissible in terms with the revised tariff guidelines.

- (xvi). The PSA SICAL has furnished the estimates for the year 2009 at our request so that the adjustment of gains accrued during the past period can be spread over three years. In the estimates of 2009, some of the cost elements are scaled down mainly perhaps on account of 30% reduction in the traffic estimated in view of new container terminal expected to be commissioned. In our analysis, traffic and income for the year 2009 is presumed at the level of 2008 as explained earlier. That being so, the estimates of operating cost for the year 2009 is considered by allowing suitable escalation as done for the previous years.
- (xvii). The PSA SICAL has requested to consider the full royalty as admissible expenditure for the period subsequent to 31 March 2005 on the grounds that the return on capital employed is not sufficient to cover 100% royalty. In this context, it is relevant the treatment of royalty for the period subsequent to 31 March 2005 has been done in terms with the revised tariff guidelines. The same approach is to be followed for the years 2006 to 2009 in line with the revised tariff guidelines. Accordingly, the royalty payment to the extent of the second bid i.e. 46.86% of the estimates given by the PSA SICAL is allowed for period beyond 31 March 2005 in terms with the revised tariff guidelines.
- (xviii). The PSA SICAL has confirmed that the depreciation is calculated on a straight-line method with the life norms adopted as per the Companies Act. The depreciation estimated by the PSA SICAL is accepted subject to adjustment on

account of inclusion of refurbishment cost in the gross block of asset during the year 2007.

- (xix). The PSA SICAL has taken some equipment on lease in the year 2004 and 2005 and has also furnished copies of the agreement to substantiate the estimates. The PSA SICAL has also furnished a certificate from its Chartered Accountant establishing arms length relationship of these transactions and a copy of transfer pricing report from KPMG for determining the reasonableness of the price. These estimates are accepted relying on the documentary support furnished by the PSA SICAL.

When this case was in an advance stage of finalisation, the PSA SICAL proposed to change the accounting treatment of lease of these equipment and consider it as finance lease instead of operating lease from the year 2006 onwards. This approach proposed is a change in the stand of PSA SICAL which initially proposed to consider only the lease rentals as cost in the respective years.

It is relevant to mention that in case of other private terminals like the CCTL and the IGTP the lease rentals is admitted as cost in case of equipment taken on lease.

In fact, even the PSA SICAL had also admitted that in order to be consistent and to ensure that it does not derive any undue advantage due to the change in the accounting practice, it had considered the lease rentals in the cost statement in line with the practice prevalent in August 2005.

The lease rental estimated by the PSA SICAL for the equipment taken on lease in its earlier submissions and also the repairs and maintenance cost thereon are admitted as item of cost.

- (xx). As per clause 2.8.2. of the revised guidelines for tariff fixation, Technical Service Fee payable by the private terminal to their promoters or to their 'associated entity' will not be admitted as an item of cost for tariff fixation purpose, if its reasonableness is not established applying the yardstick of 'arms-length relationship'.

As explained earlier, this item has been admitted as cost for the period subsequent to 31 March 2005 relying on the certificate issued by its Chartered Accountant establishing the arms length relationship of this transaction while quantifying the gain accrued to the operator during the past.

The PSA SICAL has reported that the license for CITOS originally purchased has expired in January 2006 and it is in the process of tendering for a new and more advanced TOS.

The license fee towards this new TOS is estimated marginally higher for the years 2006 to 2009 than the actuals incurred during the year 2005. The PSA SICAL has, however, not furnished copies of the new license agreement to justify this estimate since it is yet to be finalised. It is, therefore, difficult to assess the reasonableness of this estimate. The license fee likely to be quoted is not known and it is also not clear at this stage whether the yardstick of arms length relationship of the transaction will be maintained for admitting this expense as an item of cost. It is relevant to mention that if the actual license fee for the first five months of the year 2006 is extrapolated for the full year, the derived estimates are found to be lower than the actuals incurred during the previous year.

Nevertheless, based on the certificate issued by the Auditors of PSA SICAL for the past period establishing the 'arms length relationship' of the transaction of the annual license fee paid by the PSA SICAL to its associate entity, this item of expenditure is allowed to escalate by 4.5% per annum on the actuals / estimates of the respective previous subject to the conditions that PSAICAL will produce at the time of next review, documentary evidence of the Agreement and IT

assessment orders to show that the Income Tax Authorities have allowed this expenditure. If such evidences are not produced, the estimated expenditure allowed now will be fully adjusted in the next tariff review.

- (xxi). The deferred revenue expenditure and the upfront fee are spread over the remaining period of the project in line with the treatment given for the past period and based on the approach followed in case of the other private terminals.

- (xxii). (a). An addition of Rs.721 lakhs to the gross block is proposed in the year 2006 which includes capital expenditure of Rs.259 lakhs on plant and equipment and Rs.462 lakhs on IT. No addition to the capital assets during the years 2007 to 2009 is proposed. It has been clarified that the additions to the gross block in the year 2006 are more in the nature replacement of IT products due to technological obsolescence and business sophistication. The PSA SICAL does not envisage any addition to the capacity of the terminal or cost reduction on account of the proposed additions to the gross block. The proposed capital expenditure is recognised for allowing ROCE, subject to review based on actuals at the time of the next general review of tariff.

The balance of deferred revenue expenditure and unamortised upfront fee at the end of each of years are added to the capital employed. Likewise, the cost of refurbishment of Rs.150 lakhs is also added to the gross block of the year 2007 as already explained earlier.

- (b). The working capital is estimated at Rs.21 crores for the year 2006, Rs.31 crores in the year 2007 and Rs.39 crores in the year 2008 on the ground that this level of working capital is required to get the best terms for availing the financial facilities, relaxation in corporate guarantee requirement, to fund capital additions and replacement requirements of IT products which have high obsolescence rate, etc.

The estimation of the working capital is not found to be in line with the working capital norms prescribed in the revised tariff guidelines. It has estimated substantial cash and bank balance of almost six to eight months' cash operating expense as against one month cash operating expense recommended in the revised guidelines. It is noteworthy that cash balance includes both cash and bank and not only cash as construed by PSA SICAL.

Likewise, stores are also estimated at the level consumed annually instead of six months consumption.

The estimation of current assets is modified in line with the norms prescribed in the revised tariff guidelines. The current liabilities are estimated at the level reported for the year 2005 as against increasing trend projected by the PSA SICAL. The modified working capital is estimated at Rs.241 lakhs, Rs.383 lakhs and Rs.571 lakhs, Rs.571 lakhs for the years 2006 to 2009 in the revised cost statement.

- (c). The capital employed subject to the modifications explained in the foregoing paragraphs works out to Rs.59.44 crores for the year 2006 and Rs.53.43 crores for the year 2007, Rs.46.40 crores for the year 2008 and Rs.37.83 crores for the year 2009.
- (d). The revised tariff guidelines for tariff fixation prescribes a 15% return on capital employed in case of business assets. The return is linked to the capacity utilisation factor of the terminal. In the instant case since there is no underutilisation of the capacity based on the assessment of the capacity by PSA SICAL, full return @ 15% is allowed on the modified capital employed.

- (xxiii). The PSA SICAL has on many occasions highlighted the efficiency improvements achieved in its terminal. In the revised cost statement it has reduced the net surplus by Rs.38.15 crores for each of the years 2006 to 2008 towards the adjustment for efficiency improvement.

It is relevant to mention that the revised tariff guidelines encourages to reward the port / operator for improvement in the efficiency / productivity. But the benchmark to measure this efficiency improvement has to be the average performance of the same terminal achieved in the preceding cycle. It may not be appropriate to compare the tariff with the other private terminals. As rightly stated by the TPT, reference to performance and tariff of other terminals and also the tariff levied thereat are not fully relevant for fixing tariff at PSA SICAL.

The Working Group constituted by this Authority for normative cost of container related tariff after detailed study of various private terminals has also concluded that it is neither feasible nor practical to mandate uniform norms given the diversity in physical and equipment infrastructure and dynamics in the traffic profile. It has also recommended that the terminal specific approach is only the workable solution to analyse the efficiency improvement.

Despite a specific advice rendered, PSA SICAL has not quantified the cost reduction, if any, achieved during the past period and establish that such cost reduction is due to efficiency improvement of its terminal with reference to its own performance in the past cycle and claim its share in the relevant estimates of expenditure for fixing tariff for the tariff validity period under consideration as per the relevant clause of the revised tariff guidelines. The claim therefore is not accepted.

- (xxiv). Subject to the discussion above, the cost statement has been modified. The modified cost statement is attached as Annex-II. The result disclosed by this statement is summarised as shown in the table given here under:

Surplus 2006 (for three months)		Surplus 2007		Surplus 2008		Surplus 2009 (from Jan. to Sept)		Total Surplus
(Rs. in lakhs)	As % of operating income	(Rs. in lakhs)	As % of operating income	(Rs. in lakhs)	As % of operating income	(Rs. in lakhs)	As % of operating income	Rs in lakhs and average % of operating income
1186	63.01%	4856	58.36%	4973	54.07%	3273	47.46%	14288.11 54.3%

- (xxv). During the last tariff revision, the PSA SICAL had furnished the break up of the tariff item for lashing / unlashings, stowage planning, etc., which indicated that about 80% of this charge accounted for expenditure on capital and maintenance cost relating to computer hardware and software. Since no justification emerged for specifying a tariff item primarily to meet expenditure relating to computer hardware and software, this Authority in its Order of 2002 had deleted the tariff item relating to lashing / un-lashing, stowage planning and supervision and the cost of Rs.36/- per box relevant for lashing / unlashings was taken to have been included in the charges for stevedoring. Since the Order passed in the year 2002 is not implemented, the PSA SICAL continues to levy lashing / unlashings charges and has also included in the income estimation.

In the revised proposed Scale of Rates, the PSA SICAL has merged the lashing / unlashings charge with stevedoring charge for normal containers, transshipment containers / restow containers, and then proposed a 30% tariff increase which effectively means around 90% increase on the tariff approved in 2002. Most of the users like the Tuticorin Steamer Agents Association, Tuticorin Custom House

Agents Association and Tutcorin Port Handling Agents Association have requested that this tariff item should be rejected. As correctly pointed out by the user organisations, this matter was already dealt with in the last tariff Order and hence there is no justification either for levy of this tariff by way of merging it with the stevedoring charges or even separately. That being so, the income and net surplus position is analysed excluding the lashing / unlashing income and the results are shown below:

Particulars	(Rs. in lakhs)				
	2006 (for three months)	2007	2008	2009 (for 9 months)	Total
(i). Net Surplus as per the cost statement	1186	4856	4973	3273	14288
(ii) Less: Income from Lashing / unlashing as estimated by PSA SICAL	234	1042	1158	868	3302
(iii). Net surplus after excluding income from lashing / unlashing, stowage planning and supervision charges (i-ii)	952	3814	3815	2405	10986
(iv). Income as considered in the cost statement at 1999 tariff	1882	8321	9196	6897	26296
(v). Income after excluding the income receivable from lashing / unlashing charges {(iv)-(ii)}	1648	7279	8083	6029	22994
Net Surplus as a percentage of operating income (iii / v)	57.75%	52.40%	47.46%	39.89%	49.4% (Avg.)

It is significant here to note that the only income pertaining to lashing/ unlashing, etc., is excluded from the computation since this tariff item is to be fully deleted. The corresponding expenditure is not, however, excluded which means the relevant cost of providing this service is met by other tariff items like stevedoring charges

Thus based on the cost position, the tariff levied based on the Order passed in 1999 needs to be reduced and lashing/unlashing charges will have to be deleted. In view of this position, there is no merit in the proposal of PSA SICAL seeking an upward revision of 30% over the 1999 tariff. The PSA SICAL has repeatedly made a mention about 'competitive tariff' without attempting to define and justify it. While prevalence of competitive forces in the market for provision of port services itself is a debatable point, this Authority does not believe that higher tariff levied at some other terminals will justify similar tariff elsewhere or make such tariff as the market driven tariff. This Authority is bound by the revised tariff guidelines, and the MOC in this case, to determine the admissible tariff.

(xxvi). Based on the cost position explained in paras (xxiv) and (xxv) above, this Authority decided to reduce the tariff prescribed vide the Order dated 8 December 1999 by 50% besides deleting the tariff item for lashing/unlashing, stowage charges, etc., and fix the revised Scale of Rates of PSA SICAL accordingly, subject to the further discussions made in the succeeding paragraphs.

(xxvii). If one looks at the revised tariff decided now without going into the history of the case and the substantive issues involved in it, it may appear to be too drastic a reduction effected. It has to be borne in mind that the analysis made by this Authority is totally based on the revised tariff guidelines of 2005, the policy direction issued by the Government and the Memorandum of Compromise dated 17 August 2005 to which not only this Authority and the Government but also the PSA SICAL is the signatory.

The reduction ordered now is over the tariff of 1999 which is prevailing CHPT tariff allowed to be adopted by PSA SICAL. As explained in paragraph (vi) above, the cost based tariff determination exercise made in 2002 resulted in fixing tariff at a level to reduce the revenue by about 26%. The cost estimates drawn up now for the period from October 2006 to September 2009 also reveals a revenue surplus of around 26.7% (Annex-II).

This means, in the normal course, the tariff fixed now would have been more or less at the same level as that of 2002. As against this, a different position emerges mainly because of non-implementation of the 2002 tariff by PSA SICAL and the requirement to adjust the consequent surplus earned as per the MOC. In effect, the adjustment made towards past surplus debites the advance collection of tariff for the period from October 2006 to September 2009 made by PSA SICAL, even though the user profile may not be the same. Thus, the tariff determined now represents the difference between the tariff otherwise admissible and the advance collection of that already made by PSA SICAL.

(xxviii). The definitions of some of the terms like containers, hazardous containers, over dimensional containers, etc., included in the Scale of Rates 2002 are proposed to be modified slightly in line with the definitions approved for other private terminals like the Chennai Container Terminal Limited, Visakha Container Terminal Private Limited. These modified definitions are accepted and included in the revised Scale of Rates.

(xxix). The PSA SICAL at our request has incorporated the provisions for determining the status of the vessel as 'foreign-going' or 'coastal', and the provisions relating to concessional tariff for coastal containers prescribed by this Authority for common adoption by all major ports / private terminals.

The PSA SICAL has not prescribed the concessional tariff applicable for coastal container separately in its revised proposed Scale of Rates. Instead, it has incorporated a general conditionality in the relevant schedules. It is found appropriate to prescribe the separate rate for coastal container in line with the prescription at other ports / private terminals. That being so, concessional tariff for coastal containers are prescribed at 80% of the tariff prescribed for the foreign-going container in terms with the revised tariff guidelines.

(xxx). The PSA SICAL has stated that since the vessel turn around time is around 14 to 18 hours, it is not necessary to incorporate the provision relating to regular review of exchange rate. Since this provision is a part of the revised tariff guidelines and is uniformly prescribed at other ports / private terminals, the same is included in the SOR of PSA SICAL also.

(xxxi). The PSA SICAL has proposed to reckon the date of Actual Time of Berthing (ATB) of the vessel into the terminal for the purpose of conversion of dollar denominated tariff into rupee terms so that uniform exchange rate will be applicable for all the export boxes going into a particular vessel, thus making the billing process simpler.

In case of storage charge on export containers, since both TPT and PSA SICAL are involved in storing and collecting storage charges, the date of arrival of containers in the port premises is proposed for conversion of dollar denominated rate into rupee terms and for storage charge on import containers, the ATB of vessel into the terminal is proposed to be reckoned as the day for such conversion.

The proposed conditionality is not found to be in line with clause 2.19.1. and 2.19.2. of the revised tariff guidelines which clearly specifies that in case of containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.

Since there is a specific guidelines in this regard and also recognising that it is being uniformly implemented by all other major ports / private terminals, no extraordinary circumstance is found to emerge in the instant case to deviate from the generally accepted principle only in the case of PSA SICAL.

The proposed provision is therefore modified in line with the terms in the revised tariff guidelines.

(xxxii). Some of the provisions proposed, relating to the change of agency, etc., are more of procedural issues and not directly relating to the tariff. Such conditionalities are deleted from the revised SOR.

(xxxiii). Most of its transactions are reported to be through Electronic Data Transfer system except in some exceptional cases. PSA SICAL had earlier proposed a condition requiring the users to deposit 3% of their annual turnover and such customers are required to remit the amount within 10 days without any penal interest. Beyond this period, penal interest at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India and maximum of 18% is proposed to be levied.

Subsequently, it has modified this provision to state that all transactions with the customers are only through Electronic Data Interface (EDI) with proper tripartite agreement. It has not proposed any provision relating to the penal interest for delayed payments by users / delayed refunds in the revised proposed SOR.

It is relevant to mention that the revised tariff guidelines, specifically mentions the provision relating to penal interest for delayed payments / refunds. This has been uniformly prescribed in the Scale of Rates of all the private terminals and major ports. That being so, the provision relating to penal interest is incorporated in the revised Scale of Rates approved by this Authority. For this purpose, the penal interest rate is prescribed at 13% being 2% above the current Prime Lending Rate of State Bank of India.

(xxxiv). Import laden container are proposed to be shifted to Off-dock CFS or disposal under Section 48 of Customs Act if such cargo is not cleared within 30 days from the date of landing based on the notification issued by the Customs in August 2005.

The Customs notification forwarded by PSA SICAL mentions that the unclaimed import laden containers may be shifted to the ICD / CFS after completion of 30 days provided in Section 48 of the Customs Act.

The Major Port Trust Act (MPT) 1963 stipulates under Sections 61 and 62 the conditions for disposal of goods not removed from the premises within the stipulated time limit or in case rates or rent are not paid.

The proposed provision is not found to have been prescribed in the SOR of any other major ports / private terminals. That being so, it is not included in the SOR of the PSA SICAL.

Since the issue appears to be common for all the container terminals, this Authority may take up this issue with the Government for a uniform decision at all ports / terminals.

(xxv). A premium of 25% is proposed on hazardous cargo containers over all the applicable charges. The revised tariff guidelines provides for levy of premium at the stated level only on the handling charge and storage charge of hazardous containers and not over all the applicable charges.

In case of the CCTL, the premium on hazardous containers is prescribed at 25% on the handling charge and in case of VCTPL it is prescribed on both handling charge and storage charge only. Based on the position obtained at these

terminals and also in compliance with the revised tariff guidelines, the premium on hazardous container is prescribed at 25% on handling charge and storage charge.

It has also proposed 25% premium on all the applicable charges in case of over dimensional containers. It is relevant to mention here that this Authority has prescribed the premium at the stated level on handling charge of over dimensional containers in case of Chennai Container Limited and India Gateway Terminal Private Limited. In case of the Visakha Container Terminal Private Limited this premium was also extended for storage charge based on the submissions by the operator about loss of stacking plots due to over dimensional size of containers. Based on the earlier decisions, in this regard, the premium of 25% is prescribed in the handling charge and storage charge in case of over dimensional containers also.

- (xxxvi). Even though the PSA SICAL was requested to furnish activity-wise costing to assess the reasonableness of each tariff item, it could not furnish such details since it does not have the system to split the cost under each equipment and services. Therefore, the tariff has to be fixed based on overall cost position. It has to be recognised that the overall cost position considered for the terminal as a whole takes into account all admissible operating expenditure estimated by the PSA SICAL. This means, cost deficit, if any, under one of the components of services, is made good by surplus available in some other components since the tariff are not exactly with reference to the cost of rendering individual services.
- (xxxvii). The PSA SICAL has proposed to continue with the itemised tariff structure instead of composite box rate. It is relevant to mention that at many other private terminals, a composite box rate is prescribed. In fact the revised tariff guidelines also encourages prescribing composite box rate for various operations including wharfage and to offer rebate if any of the services included in the composite box rate are not provided. The PSA SICAL is, therefore, advised to consider proposing composite box rate at the time of the next tariff review.
- (xxxviii). The PSA SICAL at our request has incorporated a suitable conditionality in its SOR to state that in respect of container from foreign port landing at the terminal for subsequent transshipment to an Indian Port for coastal voyages or vice-versa, 50% of the transshipment rate prescribed for foreign-going vessels and 50% of that prescribed for coastal category shall be levied. The proposed modification is in line with the relevant policy decision of the Government and hence is accepted.
- (xxxix). The revised tariff guidelines states that the users will not pay for delays beyond the reasonable level attributable to port. In view of this, it was suggested to incorporate a provision stating that storage charge shall not accrue for the period during which the PSA SICAL is not in a position to deliver / shift the empty container when requested by the users. The PSA SICAL has argued that there should be national consensus and all terminals should follow this. It is relevant to mention that this Authority has already prescribed this conditionality in the Scale of Rates of those private terminals and Port Trusts such as India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL), Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL), New Mangalore Port Trust (NMPT), Chennai Port Trust (CHPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT) and Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL) which were decided after notification of the revised tariff guidelines. The relevant provision is, therefore, incorporated in the Scale of Rates of the PSA SICAL.

Since the berth hire charges for vessels handled by PSA SICAL will be collected by the TPT as per the terms of the LA, this Authority advised the PSA SICAL to incorporate a conditionality to refund berth hire charges to the vessels for the period when the vessels idle at its terminal when operations cannot take place due to failure / break down of the shore based facility. This also flows from the principle of not requiring user to pay for delays beyond the reasonable level attributable to port / operators. The PSA SICAL has, however, argued that on several occasions its turn around has been faster due to superior productivity for which the vessels / MLOs do not pay anything extra for the reduced berth usage.

It has, therefore, requested not to incorporate this conditionality since it will result in disputes.

In this context, it is relevant to mention that this conditionality is already prescribed in the SOR of the India Gateway Terminal Private Limited, South West Port Limited, Vizag Sea Port Limited, Gateway Terminal India Private Limited (GTIPL) and Visakha Container Terminal Private Limited. Even in case of some of the ports which have come for revision after the revised tariff guidelines like Chennai Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, New Mangalore Port Trust a condition is prescribed to the effect that berth hire charge shall not be levied for the period of idling of vessels for reasons attributable to the port:

There is no reason why the provision prescribed in case of other terminal in this regard should not be made to apply to PSA SICAL particularly when such provision is based on the principles set out in the tariff policy guidelines issued by the Government. A suitable conditionality requiring PSA SICAL to allow rebate equivalent to berth hire accrued during the period of idling of vessels on account of reasons attributable to the terminal is included in the SOR of PSA SICAL.

- (XL). The differential tariff between 20' and 40' containers in case of handling charges for transshipment containers, charges for shutout container, storage charges etc., are not found to be as per the revised tariff guidelines. The differential in tariff for these items are modified in terms with the revised tariff guidelines.
- (xLi). The PSA SICAL has proposed to remove the distinction in Lift On / Lift off charges and extra movements by transfer crane and by other cranes prescribed in Scale of Rates of 1999 and has proposed a rationalised tariff after clubbing these two items. This rationalisation was also proposed during the last tariff revision of 2002 to discourage choice by the users of type of equipment to be used. This was found to be reasonable and accepted during the last tariff revision and hence this modification in the instant proposal is also accepted.
- (xLii). The unit of levy of charges for supply of electricity to reefer containers is proposed to be modified from existing 8 hour basis to 4 hour basis in terms with the revised tariff guidelines.
- (xLiii). The proposed note prescribing the time limit for levy of storage charge in case of abandoned containers is not found to be complete in line with the clause 5.8.3. of the tariff guidelines. It has prescribed only the last conditionality of this clause and argued that it is as per new Customs notification.

The relevant conditionalities as per the revised tariff guidelines are incorporated in the Scale of Rates of the PSA SICAL.

Other provisions proposed in its Scale of Rates about the time of reckoning free period, are found to be in compliance with the revised tariff guidelines and in line with the prescription at the other private terminals and hence is accepted.

- (xLiv). It has proposed charges for miscellaneous services almost at the level approved during the last tariff revision in the year 2002. This pertains to the extra charge for allowing direct loading, charges for reshuffling and trucking of containers, cancellation charges at the request of the user. Some of the users have raised objection to the proposed charges on the grounds that they are new entry and these services are presently provided free of cost. Most of these tariffs were already approved in the last tariff revision. The Scale of Rates of the other private terminals like the CCTL, VCTPL, etc., also prescribe tariff for such miscellaneous services. In view of this, and also recognising these are optional services rendered at the request made by the users, the proposed tariff items at the level approved in the 2002 Order can continue.

In case of change of container status it has proposed a dollar denominated rate. There is no sufficient reason for denominating this item in dollar terms. This

Authority, therefore, allows the Rupee denominated tariff already approved for this item in the 2002 Order.

- (XLV). The charges for other services like visitors entry fees are proposed at the level prescribed in the CCTL. The tariff for photography is proposed to be increased by 30%. Since these are miscellaneous services, the proposed tariff is approved. It may not have any significant impact on its revenue position.

It has also proposed a tariff of Rs.100/- per statement for certain document and Rs.1000/- per statement / report for specialised services offered at the request of the customers. It has defined the terms specialised system services as the charges applicable to generate special reports, information from its system which are not routine in nature and based on the request of the customers. Since these are optional services of miscellaneous nature provided at the request of the users, the same is accepted.

- (XLVI). As per the revised tariff guidelines, the private operators are required to propose incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level. Despite its claim that it is the most efficient terminal in terms of productivity and tariff, it has not proposed any tariff linked to the efficiency. It is relevant to mention that an ELT scheme has been prescribed in the Scale of Rates of the Mormugao Port Trust for mechanical iron ore handling and is being implemented for more than four years. The PSA SICAL is advised to explore the possibilities of introducing a suitable Efficiency Linked Tariff Scheme (ELT) at its terminal.

- (XLVII). Some of proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the provisions of the revised tariff guidelines have been modified.

- (XLVIII). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. The revised Scale of Rates will be valid for 3 years from its effective date of implementation, after which the approval given to it will automatically expire unless a specific extension is granted by this Authority.

19.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale or Rates of the PSA SICAL which is attached as Annex-III.

19.2. The revised Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India and will remain valid for three years from its effective date of implementation.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT III/IV/143/06-Exty.]

Annex - I

Gain / Loss statement of the PSA SICAL

Sr. No	Particulars	2002 by PSA SICAL				2003 by PSA SICAL				2004 by PSA SICAL				2005 by PSA				As in India			
		Estimates considered in the September 2002 Order	Actuals allowable as per September 2002 Order	Estimates considered in the September 2002 Order	Actuals allowable as per September 2002 Order	Estimates considered in the September 2002 Order	Actuals allowable as per September 2002 Order	Estimates considered in the September 2002 Order	Actuals allowable as per September 2002 Order	Estimates considered in the September 2002 Order	Actuals allowable as per September 2002 Order	Estimates considered in the September 2002 Order	Actuals allowable as per September 2002 Order	Actuals upto November and for December	Actuals upto November and for December	Actuals upto November and for December	Actuals upto November and for December	Actuals as per September 2002 Order (a)	Actuals as per September 2002 Order (b)	Actuals as per September 2002 Order (c)	Total for the year 2003 (a) + (b)
I	Through Put (in TEUs)	20307.8	21423.8	22338.7	23442.2	22338.7	23442.2	22338.7	23442.2	22338.7	23442.2	22338.7	23442.2	22338.7	23442.2	22338.7	23442.2	22338.7	23442.2	22338.7	313317
II	Capacity (TEUs)	300000	226200	300000	226200	300000	226200	300000	226200	300000	226200	300000	226200	300000	226200	300000	226200	300000	226200	300000	338300
III	Revenue	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	4361.02	6,526.26
IV	Operating Cost																				
	(i) Operating Exp (excluding Royalty and license fee for CITOS)	333.74	428.84	333.74	428.84	333.74	428.84	333.74	428.84	333.74	428.84	333.74	428.84	333.74	428.84	333.74	428.84	333.74	428.84	333.74	983.24
	(ii) Royalty	0	540.24	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	525.92
	(iii) Annual License fee (CITOS)	0	59.02	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	46.64
	(iv) Employee Cost	318.62	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	313.5	441.54
	(v) Other Exp	313.16	193.9	313.16	193.9	313.16	193.9	313.16	193.9	313.16	193.9	313.16	193.9	313.16	193.9	313.16	193.9	313.16	193.9	313.16	414.66
	(vi) Exchange loss	0.00	1.63	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2.70
	(vii) Depreciation	768.43	768.39	768.43	768.39	768.43	768.39	768.43	768.39	768.43	768.39	768.43	768.39	768.43	768.39	768.43	768.39	768.43	768.39	768.43	559.07
	(viii) Deferred Exp written off	24.54	242.9	24.54	24.54	24.54	24.54	24.54	24.54	24.54	24.54	24.54	24.54	24.54	24.54	24.54	24.54	24.54	24.54	24.54	18.41
	(ix) Finance Exp	55.13	55.23	55.13	55.23	55.13	55.23	55.13	55.23	55.13	55.23	55.13	55.23	55.13	55.23	55.13	55.23	55.13	55.23	55.13	13.57
	(x) Finance Exp	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	94.54	0.00
	Subtotal	1898.16	2601.7	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	1,904.15	3,539.90
V	Surplus (loss)	2,454.87	2,230.16	2,454.87	2,230.16	2,454.87	2,230.16	2,454.87	2,230.16	2,454.87	2,230.16	2,454.87	2,230.16	2,454.87	2,230.16	2,454.87	2,230.16	2,454.87	2,230.16	2,454.87	2,895.76
VI	Interest	859.7	769.98	859.7	769.98	859.7	769.98	859.7	769.98	859.7	769.98	859.7	769.98	859.7	769.98	859.7	769.98	859.7	769.98	859.7	33.03
VII	Net Surplus (Loss)	1,595.17	1,460.18	1,595.17	1,460.18	1,595.17	1,460.18	1,595.17	1,460.18	1,595.17	1,460.18	1,595.17	1,460.18	1,595.17	1,460.18	1,595.17	1,460.18	1,595.17	1,460.18	1,595.17	2,862.74
VIII	Adjusted net surplus	1,742.94	2,875.35	1,742.94	2,875.35	1,742.94	2,875.35	1,742.94	2,875.35	1,742.94	2,875.35	1,742.94	2,875.35	1,742.94	2,875.35	1,742.94	2,875.35	1,742.94	2,875.35	1,742.94	5,792.40
IX	Capital Employed																				
X	Return on Equity @ 20% for the year 2002 upto March 2005	348.58	575.97	348.58	575.97	348.58	575.97	348.58	575.97	348.58	575.97	348.58	575.97	348.58	575.97	348.58	575.97	348.58	575.97	348.58	948.04
	Capacity utilization	67.70%	94.70%	67.70%	94.70%	67.70%	94.70%	67.70%	94.70%	67.70%	94.70%	67.70%	94.70%	67.70%	94.70%	67.70%	94.70%	67.70%	94.70%	67.70%	92%
	Return linked to capacity utilization	235.97	544.66	235.97	544.66	235.97	544.66	235.97	544.66	235.97	544.66	235.97	544.66	235.97	544.66	235.97	544.66	235.97	544.66	235.97	968.04
XI	Net surplus / (deficit)	1,359.29	915.52	1,359.29	915.52	1,359.29	915.52	1,359.29	915.52	1,359.29	915.52	1,359.29	915.52	1,359.29	915.52	1,359.29	915.52	1,359.29	915.52	1,359.29	1,994.70
XII	Net surplus / (deficit) as a % of operating income																				30.56%

Not shown since ROE was allowed prior to revised tariff guidelines issued on 31 March 2005

Sr. No	Particulars	2002 by PSA SICAL		2002 modified		2003 by PSA SICAL		2003 modified		2004 by PSA SICAL		2004 modified		2005 by PSA		2005 modified by us		75% of the year: 2005 (a)	75% of the year: 2005 (b)
		Estimates considered in the September 2002 Order	Actuals allowable as per September 2002 Order	Estimates considered in the September 2002 Order	Actuals allowable as per September 2002 Order	Estimates considered in the September 2002 Order	Actuals allowable as per September 2002 Order	Estimates considered in the September 2002 Order	Actuals allowable as per September 2002 Order	Estimates considered in the September 2002 Order	Actuals allowable as per September 2002 Order	Estimates considered in the September 2002 Order	Actuals allowable as per September 2002 Order	Actuals upto November and est for December	Allowable as per September 2002 Order (for the period January 2005 to March 2005) (a)	Allowable as per September 2002 Order (for the period April 2005 to 31 December 2005) (b)			
XIII	Surplus allowed to be adjusted in the last tariff Order by way of (a). Deleting lashing/ unslashing charges and 15% tariff reduction (For the year 2002 shown proportionately for two months from implementation of our 2002 Order)	189.92	0.00	189.92	0.00	633.39	8.00	1301.26	0.00	717.02	0.00	1473.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
XIV	Average Surplus allowed to be retained unadjusted as per the last tariff Order after reflecting tariff reduction and deleting the lashing and unslashing charges is 11.2% of the operating income. (For the year 2002, computed on prorata basis for two months.)	285.73	0.00	36.62	40.37	186.51	0.00	547.77	582.02	801.66	0.00	620.71	706.46	0.00	0.00	0.00	0.00		
XV	Balance surplus after considering the amount allowed to be retained by PSA SICAL (XI-XIII-XIV) (For the year 2002 shown proportionately for two months from implementation of our 2002 Order)	1,644.92	915.52	0.00	241.40	630.76	1,099.33	-109.69	1382.63	1,526.15	1,416.96	189.69	1901.17	818.24	542.66	1452.83	1994.70		
XVI	Net gain accrued to PSA SICAL		-729.40		241.40		488.57		1492.32		-187.17		1791.68	-488.04			1994.70	5518.91	1742.82

ESCAL

Sum of net gain accrued to PSA SICAL due to non implementation of Authority 2002 Order (From implementation of Authority 2006 / figures indicated in the consolidated cost statement)

Net gain accrued to PSA \$ICAL for nine months for the year 2000 (figures increased in the corresponding period of the year 2001)

(Total) net gain accrued to PSA SICAL due to non implementation of Authority 2002 Order (From implementation of Authority 2002 Order)

Annex - II

Consolidated cost statement of PSA SICAL TERMINALS LTD

Sr.No.	Particulars	Estimates as furnished by PSA SICAL at existing tariff					(Rs. in Lakhs)			
		Actuals upto Nov 2005 and est for Dec. 2005	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
	Traffic (in TEUs)	313,317	356100	391710	430881	300000	356100	391710	430881	430,881
	Capacity Utilization	92.34%	104.95%	115.45%	126.99%	88.42%	104.95%	115.45%	126.99%	126.99%
I	Total Operating Income									
	(i) Container handling income	6425	7380	8155	9013	6531	7530	8321	9196	9196
	(ii) Others	101	87	124	186		87	124	186	186
	Total Income	6526	7467	8279	9199	6531	7617	8445	9382	9382
II	Operating costs (excluding depreciation)									
	(i) Operating & Direct Labour	442	512	543	576	612	509	532	556	581
	(ii) Equipment Running Costs									
	(a) Power Cost	161	191	227	270		187	212	241	252
	(b) Fuel cost	365	422	547	626	1310	433	498	573	598
	(c) Repairs & maintenance	272	398	483	503		351	370	387	404
	(d) Others	81	83	96	111		83	87	91	95
	Subtotal (a+b+c+d)	879	1095	1353	1510	1310	1055	1167	1281	1349
	(iii) Royalty / revenue share	1496	2243	3352	4960	4411	1051	1571	2324	2969
	(iv) Equipment Hire	504	573	579	584	590	573	579	584	590
	(v) Other expenses	58	60	61	62	62	60	61	62	62
	Total (I to V)	3379	4483	5887	7693	6986	3248	3909	4817	5550
III	Depreciation	745	740	855	855	843	740	868	868	856
IV	Overheads									
	(i) Management & Administration	116	126	133	139	140	126	132	138	140
	(ii) General Overheads	190	345	369	398	398	199	207	217	227
	(iii) Preliminary & Upfront Payment write-off	45	45	45	45	44	25	25	25	25
	(iv) License fee for Terminal Operating System	62	68	68	69	77	65	68	71	74
	Total (I to IV)	413	584	615	652	658	414	431	450	468
	Total expenditure	4537	5806	7356	9198	8485	4401	5208	6134	6871
V	Surplus	1989	1660	923	0	-1954	3215	3237	3248	2511

29359/06-14

Sr. No.	Particulars	Estimates as furnished by PSA SICAL at existing tariff					Estimates modified by us			
		Actuals upto Nov 2005 and est for Dec 2005	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
V I	Capital Employed	7303	7348	7385	7385	4993	5944	5343	4640	3783
VII	RoCE - Maximum permissible (15%)	1095	1102	1108	1108	749	892	801	696	567
	RoCE adjusted for capacity utilization						892	801	696	567
VIII	Net Surplus / (Deficit)	894	558	-185	-1107	-2703	2324	2435	2552	1943
	Efficiency Gains	0	3815	3815	3815		0	0	0	0
	Net Surplus / (Deficit)	894	-357	-4000	-4922	-2703	2324	2435	2552	1943
IX	Net Surplus/ Deficit as a % of operating income	13.69%	-43.63%	-48.31%	-53.52%	-41%	30.86%	29.27%	27.75%	21.13%
X	Balance surplus for the year 2006 (for nine months) for adjustment of gain over the next three years						1742.82			
XI	Past Accruals for the period 2002 to 2005 plus the net surplus of the year 2006 proportionately for half of the year						7263			
XII	Past accruals spread over the three years, (proportionately for three months in 2006 and nine months in 2009)						605	2421	2421	1816
XIII	Net Surplus after adjustment of past accruals (proportionately for three months for the year 2006 and for nine months for the year 2009)						1186	4856	4973	3273
XIV	Net Surplus after adjustment of past accruals as a % of operating income						63.01%	58.36%	54.07%	47.46%
XV	Average Net surplus						54.33%			

ANNEX—III

PSA SICAL TERMINALS LIMITED**SCALE OF RATES****PREFACE**

This Scale of Rates sets out the charges payable to PSA SICAL Terminals Limited from time to time for use of services and facilities provided at the Tuticorin Container Terminal.

1. DEFINITIONS

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.

- (i). **"Coastal Vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). **"Container"** means the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- (iii). **"Foreign Going Vessel"** shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (iv). **"Hazardous container"** means a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (v). **"Over Dimensional container"** means a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged containers and container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- (vi). **"Per Day"** means per calendar day or part thereof.
- (vii). **"Per Shift"** means period of 8 hours or part thereof.
- (viii). **"Port"** means the Tuticorin Port Trust (TPT) whereas **"Terminal"** means Tuticorin Container Terminal (TCT), operated by PSA SICAL Terminals Limited.
- (ix). **"PSA SICAL"** means PSA SICAL Terminals Limited, a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (x). **"Reefer"** means any container for the purpose of the carriage of goods, which require power supply to maintain the desired temperature.
- (xi). **"Shut Out Container"** means a container, which has entered the terminal for export for a vessel as indicated by Equipment Interchange Receipt (EIR) and is not loaded to the vessel for whatsoever reason.
- (xii). **"Tonne"** means one metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.
- (xiii). **"Transshipment Container"** means container discharged from a vessel and placed in the custody of the PSA SICAL for the purposes of shipment on another vessel declared on a

transhipment manifest with the ultimate port of destination marked on the container lodged with the PSA SICAL prior to or at the time such a container is placed in its custody.

2. GENERAL

- (i). "Status of a vessel as borne out by its certification issued by Director General of Shipping is the relevant factor for deciding whether the vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. Foreign going vessels permitted to undertake coastal voyages and the cargo/container carried by them will also qualify for the concession in respect of such permissible voyages."
- (ii).
 - (a). A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign-going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- (iii).
 - (a). The container related charges for all coastal containers, should not exceed 60% of the normal container related charges.
 - (b). The concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/ to quay to/from storage yard as well as wharfage on containers and cargo.
 - (c). Container from a foreign port which reaches an Indian Port "A" - for subsequent transhipment to Indian Port "B" -- will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (iv). All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees. For this purpose, the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any of the public sector banks as may be specified from time to time prevalent on the day of entry of the vessel into the Terminal (in case of import container) and on the day of arrival of containers in the Terminal premises (in case of export containers) shall be applied for conversion of the dollar-denominated charges into Indian rupees.
- (v). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.

- (vi). Containers less than and upto 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of levy of tariff.
- (vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (viii). All invoices are issued as due on presentation. Failure to pay may cause a lien to be placed on the goods handled at the Terminal and the responsible party may be denied further use of the Terminal until all outstanding charges have been paid.
- (ix).
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the PSA SICAL shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 13% p.a. The penal rate will apply to both the PSA SICAL and the port users equally.
 - (c). The delay in refunds by the PSA SICAL will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by PSA SICAL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the MPT Act, 1963 prescribed as a condition in the tariff.
- (x). A premium of 25% will be levied in case of Hazardous cargo containers / Over dimensional Cargo Containers over all the applicable handling charges and storage charges prescribed for respective categories of containers.
- (xi). Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the PSA SICAL.
- (xii). In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of PSA SICAL or any other reasons attributable to the PSA SICAL, rebate equivalent to berth hire charges payable to TPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by PSA SICAL.
- (xiii). The Customer has to declare the hazardous nature of the cargo as per the IMO classification and furnish the relevant hazardous details to the PSA SICAL, prior to discharge from the vessel for Import Containers and prior to processing of EIR in case of Export Containers. The liabilities and cost towards the consequences arising due to non-declaration or mis-declaration shall, however, be on the customer's account.

APPLICATION

- (i). Import and Export rates shall apply when:
 - (a). a loaded or empty container is discharged from a vessel, delivered directly out of the Container Terminal or moved and stored in the container yard and eventually delivered out of the Container Terminal; or
 - (b). a loaded or empty container is shipped and the reverse operations to (a) are performed.

- (ii). Transshipment container rates shall apply to a loaded or empty container when it is discharged from the first carrier onto PSA SICAL's premises and remained in the custody of PSA SICAL until it is transhipped in its original status by PSA SICAL to a nominated second carrier.
- (iii). Re-export container rates shall apply to a loaded container when:
- it is discharged from the first carrier onto PSA SICAL premises and remained in the custody of PSA SICAL until it is re-exported;
 - it is declared for re-export within 72 hours after discharge of the first carrier is completed; and
 - PSA SICAL is informed of the re-export at least 24 hours before the second carrier berths.

Re-export containers shall pay the import and export container stevedorage rates but shall enjoy the same free storage period applicable to transshipment containers if they meet the above conditions.

SECTION- I

1. Container operations

1.1. HANDLING CHARGES FOR IMPORT AND EXPORT CONTAINERS

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in US\$)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in US\$)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in US\$)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(a).	Quay Crane Charges						
	-Loaded and Empty	US\$8.61	US\$12.92	US\$17.22	Rs.225.00	Rs.337.50	Rs.450.00
(b).	Transport from/ to CY and Lift-on /Lift-off						
	- Loaded	Rs.312.50	Rs.468.75	Rs.625.00	Rs.187.50	Rs.281.25	Rs.375.00
	- Empty	Rs.157.50	Rs.236.25	Rs.315.00	Rs.94.50	Rs.141.75	Rs.189.00

Notes:

- Export Containers have to be delivered to PSA SICAL at least 2 hours before berthing of the vessel to be accepted for loading.
- Charges in 1.1. (a) above include handling by quay crane and lashing/unlashing, stowage planning and supervision.
- Charges in 1.1. (b) above include transport from the quayside to container yard and a lift at CY for landing an import container and transport to the quayside from the CY and a lift at CY for loading an export container.

1.2. HANDLING CHARGES FOR TRANSHIPMENT CONTAINERS

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in US\$)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in US\$)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in US\$)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(a).	Container Operator who has transhipped more than 400 TEUs of loaded or empty Transhipment Containers per calendar month	9.36	14.04	18.72	244.50	366.75	489.00
(b).	If transhipped less than 400 TEUs per calendar month	12.92	19.38	25.84	337.50	506.25	675.00

Notes

- (1). The above charge applies to the complete cycle of transhipment from discharge from the first carrier to the loading onto the second carrier and include charges towards handling by quay crane (discharge and loading), lashing/unlashing, stowage, planning and supervision, transport between CY and quayside, lift on and off at CY.
- (2). A shut out charge as per item 1.8 shall apply:
 - (i). if the carrier is changed after berthing of the originally nominated carrier; or
 - (ii). If the nomination is changed from a later carrier to an earlier carrier after the earlier carrier is berthed.
- (3). A container from foreign port landing at PSA SICAL for subsequent transhipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transhipment charge prescribed for foreign-going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.
- (4). Any Transhipment container delivered out of the Container Terminal by road or rail shall be charged the import export container rate.

1.3. LIFT ON OR LIFT-OFF

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(a).	Loaded	157.50	236.25	315.00	157.50	236.25	315.00
(b).	Empty	80.00	120.00	160.00	80.00	120.00	160.00

Note

- (1). Services include lifts at CY for storage and for landing or loading the container from or to customer's vehicle.

1.4. HATCH COVER HANDLING CHARGES FOR ONE OPERATION (both opening and Closing)

Sl. No.	Particulars	Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal Vessels (in Rs.)
(a).	Without landing Hatch Cover on the quay	7.18	187.50
(b).	With landing Hatch Cover on the quay	17.97	469.50

1.5. SHIFTING OF CONTAINERS WITHIN VESSEL (restows)

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in US\$)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in US\$)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in US\$)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(a).	Loaded or empty container shifted by landing and reshipping	12.92	19.38	25.84	337.50	506.25	675.00
(b).	Loaded or empty container shifted without landing and reshipping	4.31	6.47	8.62	112.50	168.75	225.00

Note

- (1). No wharfage will be levied on the restow containers and containerised cargo.

1.6. EXTRA MOVEMENT

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(a).	Loaded and Empty	250.00	375.00	500.00	250.00	375.00	500.00

Note

- (1). Extra movement charges applies when a container is required to be moved by a trailer within the Container Terminal upon customer's request.

1.7. REEFER RELATED AND OTHER GENERAL SERVICES

Sl. No.	Particulars	Foreign-going (in US\$)	Coastal (in Rs.)
(a).	Pre-trip inspection (including the supply of Electricity) per container	16.08	700.00
(b).	Connection or disconnection Services Onboard a Vessel. Per Container	1.15	50.00
(c).	Supply of electricity (including connecting and disconnecting, monitoring of temperature at Reefer yard) per 4 hours or part thereof-		
	(i). not exceeding 20 feet in length	1.29	56.25
	(ii). exceeding 20 feet in length	1.73	75.00
(d).	Cleaning of a Container		
	(i). not exceeding 20 feet in length	0.75	32.50
	(ii). exceeding 20 feet in length	1.50	65.00

Notes

- (1). Pre-trip Inspection of the reefer containers and cleaning of containers are optional services and shall be rendered when requested.
- (2). Above tariff does not include parameter setting or repair & maintenance of malfunctioning reefers. Above charges are also applicable to restow reefer containers.

1.8. SHUT OUT

- (i). Where an Export container or a Transshipment container or a Re-export container is shut out and subsequently delivered out of the Container Terminal, the following rates shall apply;

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in US\$)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in US\$)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in US\$)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(a).	Loaded and Empty	11.49	17.23	22.98	500.00	750.00	1000.00

- (ii). Where a container is shut out by one vessel and subsequently shipped via another vessel, in addition to the stevedorage charge:

- (a). the charge as per item (a) above shall also apply.
- (b). the free storage shall be given to the Container in accordance with item 1.10 from the time the container is first received. If the free storage period is exceeded, store rent shall be calculated after the expiry of the free period up to the time of lift on.

1.9. WHARFAGE

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(a).	Per Container	US\$0.46	US\$0.69	US\$0.92	12.00	18.00	24.00
(b).	Per containerised Cargo	Rs.250.00	Rs.375.00	Rs.500.00	150.00	225.00	300.00

1.10. STORAGE OF CONTAINERS**(a). Import and Export - Laden and Empty Containers**

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in US\$)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in US\$)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in US\$)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(i).	First 5 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	From 6 to 15 days	0.38	0.76	1.14	16.35	32.70	49.05
(iii).	From 16 to 22 days	1.50	3.00	4.50	65.35	130.70	196.05
(iv).	More than 22 days	2.90	5.80	8.70	126.30	252.60	378.90

(b). Transshipment/Re-export - Laden and Empty Containers

Sl. No.	Particulars	Foreign-going			Coastal		
		Container not exceeding 20 feet in length (in US\$)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in US\$)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in US\$)	Container not exceeding 20 feet in length (in Rs.)	Container exceeding 20 feet in length and upto 40 feet length (in Rs.)	Container exceeding 40 feet in length and upto 45 feet length (in Rs.)
(i).	First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
(ii).	From 16 to 30 days	2.00	4.00	6.00	87.10	174.20	261.30
(iii).	More than 30 days	3.00	6.00	9.00	130.65	261.30	391.95

Notes

- (1). (a). Free storage period for import loaded and empty containers commences from the day after the day of landing of the container. If the free storage period is exceeded, store rent is charged on 24-hour basis up to the time of delivery.
- (b). Free storage period for export loaded and empty containers commences from the time the container arrives in the terminal. If the free storage period is exceeded, store rent is charged on 24-hour basis up to the time the vessel berths.
- (2). Free storage period for transshipment and re-export containers commences from the time of completion of discharge of the first carrier. If the free storage period is exceeded, store rent is charged on 24-hour basis up to the time the second carrier berths.

- (3). For the purpose of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays and the Terminal's non-operating days shall be excluded
- (4). The storage charges shall not accrue for the period during which the PSA SICAL is not in a position to deliver / ship containers when requested by the user.
- (5). The storage charges on abandoned FCL containers / shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent / MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv). Where the container is seized / confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized / confiscated containers should be removed by the line/ consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

1.11. Charges for Miscellaneous Services

Sl. No.	Particulars	Container not exceeding 20 feet in length	Container exceeding 20 feet in length
1.	Direct Loading (Loaded and Empty)		
	- Foreign going	US\$10	US\$15
	- Coastal	Rs.486.00	Rs.728.00
2.	Reshuffling		
	- Loaded and Empty	Rs.600.00	Rs.900.00
3.	Trucking		
	- Loaded and empty	Rs.500.00	Rs.750.00
4.	Change of shipment status		
	- Loaded and empty	Rs.728.00	Rs.1093.00
5.	Change of Container Status	Rs.97.00	
	- Per Container		
6.	Cancellation of Document	Rs.75.00	
	- Per EIR		
7.	Late Processing of EIR	Rs.500.00	

Notes

- (1). **Direct loading charge** applies when, at the request of customers, PSA SICAL accepts an export container delivered to the terminal after the prescribed closing time. This charge is in addition to all applicable charges in a normal export cycle.
- (2). **Reshuffling charge** applies when, at the request of customers, PSA SICAL reshuffles containers in the yard.
- (3). **Trucking charge** applies when, at the request of customers, PSA SICAL transports containers between the port's railway siding at the Additional berth and PSA SICAL.
- (4). **Change of shipment status charge** applies when:
 - (i). a transshipment container in PSA SICAL premise is changed to an import container;
 - (ii). an import container in PSA SICAL premise is re-exported;
 - (iii). an export container is delivered out of PSA SICAL premise; or
 - (iv). a transshipment container is re-nominated to another second carrier more than 8 hours before the berthing of the originally nominated carrier or the re-nominated carrier, which is earlier.
- (5). **Change of container status charge** applies each time the detail of an import or export container is changed after processing by PSA SICAL.
- (6). **Cancellation charge** applies when EIR is cancelled at the request of customer.
- (7). **Late Processing fee** applies when EIR is processed after the EIR cut off time (i.e. 4 hours before Estimated time of Berthing)

SECTION – II**2. OTHER SERVICES****2.1 VISITOR ENTRY PASS**

Sl.No	Particulars	Yearly	Monthly	Daily
(a).	Per Application	Rs.200.00	Rs.50.00	Rs.20.00
(b).	Per Replacement	Rs.50.00	Rs.20.00	Rs.20.00

2.2 PHOTOGRAPHY

Sl.No	Particulars	Rate in Rs.
(a).	Film Shooting and Photography	Rs.13000.00 Per day
(b).	Taking Photographs of Goods Imported / Exported	Rs.650.00 Per day
(c).	Taking Photographs of Crews and Others	Rs.325.00 Per day
(d).	Videography (related to operational activities)	Rs.3900.00 Per day

2.3 DOCUMENT

Sl.No.	Particulars	Rate in Rs.
(a).	Per Landing Certificate	Rs.100.00
(b).	Per Shipping Statement	Rs.100.00
(c).	Duplicate reprint / photocopy of shipping document	Rs.100.00
(d).	Specialized system service (per transaction / report)	Rs.1000.00

Note

1. **Specialized system services** charge applies to generation of any special reports / information from the PSA SICAL system which is not routine in nature, based on customers request.
